

---

# REACTIENOTA

## Structuurvisie Hilversum 2030

### **Inhoud:**

1. Inleiding.
2. Reacties per thema
  - 2.1 Bussumergrintweg / Bachlaan
  - 2.2 Verbinding optimaliseren (indicatief)
  - 2.3 Groenbeleidsplan
  - 2.4 Vliegveld Hilversum
  - 2.5 Het centrum
3. Inspraakreacties met beantwoording:
  - nr. 1 t/m 48 inspraakreacties van individuele personen
  - nr. 49 t/m 73 inspraakreacties van organisaties (overheid, bedrijven, belangengroepen)
4. Wijzigingsvoorstellen.
5. Register van inspraakreacties (op volgorde van adres afzender / postcode)

### **Bijlagen:**

- A. Gewijzigde totaalkaart
- B. Gewijzigde overzichtskaart met uitvoeringsprojecten
- C. Digitaal bestand met alle inspraakreacties (integrale teksten).

## 1. Inleiding

Bij de voorbereiding van Structuurvisie Hilversum 2030 is een uitgebreid participatietraject doorlopen waarin aan burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties op verschillende manieren de gelegenheid is geboden om mee te denken over de toekomstige ontwikkeling en de ruimtelijke structuur van Hilversum.

In 2011 zijn stadsdebatten en internetpeilingen gehouden, en gesprekken gevoerd met verschillende groepen, zoals jongeren en deskundigen, over dromen en over scenario's.

De verslagen hiervan zijn onder andere te vinden op de website [www.hilversumkijktvooruit.nl](http://www.hilversumkijktvooruit.nl) die specifiek voor het participatietraject is opgezet.

Mede op basis van de uitkomsten van het participatietraject zijn de hoofdlijnen voor de structuurvisie geformuleerd en vastgelegd in de contourennota. Deze is op 9 mei 2012 vastgesteld door de gemeenteraad, waarbij tevens twee moties zijn aangenomen. Te weten "Hilversum, tuinstad van de 21<sup>ste</sup> eeuw" (M 12/15) en "visie op het centrum" (M 12/16).

Hierop voortbouwend is de structuurvisie uitgewerkt in een voorontwerp, dat in september 2012 gepresenteerd is in de vorm van de website [www.structuurvisiehilversum.nl](http://www.structuurvisiehilversum.nl).

Het voorontwerp is op 17 oktober 2012 door de raad vrijgegeven voor inspraak en heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen. Naast de gebruikelijke publicatie is via verschillende media extra aandacht gevraagd voor de structuurvisie.

De informatieavond op 20 november 2012 is door ruim 70 personen bezocht.

Tijdens de inspraakperiode zijn in totaal bijna 200 reacties ontvangen, waarvan 25 afkomstig van organisaties (overheid, bedrijven, belangengroepen) en circa 170 van individuele personen. Ruim driekwart van de mensen heeft gebruik gemaakt van de website om een inspraakreactie in te dienen.

De herkomst van de inspraakreactie van individuele personen is als volgt verdeeld naar postcode.

Postcode van de afzender(s)	Aantal inspraakreacties per postcodegebied
1213	16
1214	6
1215	19
1216	24
1217	50
1222	1
1223	3
1231	43
overige	5

Alle inspraakreacties zijn integraal opgenomen in een afzonderlijke bijlage. Deze bijlage D is beschikbaar in de vorm van een digitaal bestand.

Het register van alle inspraakreacties is opgenomen in hoofdstuk 5 van deze reactienota.

Alle inspraakreacties zijn samengevat en voorzien van een beantwoording in hoofdstuk 3.

Voor de vijf onderwerpen waarop veel reacties zijn ingediend, is in hoofdstuk 2 een uitgebreider antwoord opgenomen dat het gehele thema bestrijkt.

De wijzigingsvoorstellen die naar aanleiding van de inspraak worden voorgesteld zijn samengevat in hoofdstuk 4.

## **2.1. Bussumergrintweg / Bachlaan**

De structuurvisie Hilversum 2030 stelt<sup>1</sup>: *‘in 2030 is de fysieke bereikbaarheid van Hilversum per fiets, trein, bus en auto uitstekend. Ook het negatieve imago van de bereikbaarheid is veranderd in een positief beeld’*. Op kaart zijn diverse verkeersstructuren aangegeven, zoals (1) het voetstappenpad, (2) het fietsrondje Hilversum, (3) het hoofdwegennet, (4) rail en (5) Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

Tijdens de inspraak zijn veel vragen en opmerkingen ontvangen over de kaart hoofdwegennet<sup>2</sup>. Specifiek over het feit dat de Bussumergrintweg en de Bachlaan als hoofdweg waren aangegeven. Insprekers concluderen bijvoorbeeld uit de term hoofdwegennet dat het verkeersregime van de Bachlaan of de Doodweg wordt gewijzigd.

In tekst bij de kaart hoofdwegen stelt de Structuurvisie Hilversum 2030 dat er géén grote wijzigingen van de bestaande wegen en de bijbehorende verkeersregimes nodig zijn om het verkeer af te wikkelen: *‘Door alle bovengenoemde ontwikkelingen functioneren de maatregelen zoals gerealiseerd in het kader van het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. nog steeds voldoende. Slechts op enkele locaties zijn kleine aanpassingen nodig geweest, zoals het plaatsen van oversteeklichten op diverse voorrangspointjes, waardoor de doorstroming op het hoofdwegennet blijft gewaarborgd.’*

Uit de vele inspraakreacties kan worden geconcludeerd dat de term ‘hoofdwegennet’ (op de kaart) een onbedoelde associatie oproept. Hierdoor is ten onrechte het beeld ontstaan dat verkeersregimes de komende jaren gewijzigd zullen worden. Zoals in de tekst aangegeven is dat niet het voornemen.

Formeel juridisch gezien hanteren gemeenten de term ‘hoofdwegennet’ niet. Het landelijke programma duurzaam veilig<sup>3</sup> (dat Rijk, Provincie en Gemeenten gebruikt) kent drie type wegen:

- erftoegangswegen (60 km/h buiten de bebouwde kom, 15 of 30 km/h binnen de bebouwde kom);
- gebiedsontsluitingswegen (80 of 60 km/h buiten de bebouwde kom, 50 km/h binnen de bebouwde kom);
- stroomwegen (100 of 120 km/h buiten de bebouwde kom).

Deze drie type wegen zijn ook gehanteerd in de vastgestelde en vigerende Hilversumse verkeersplannen ‘Plan Wegen<sup>4</sup>’ en ‘Verder met Wegen<sup>5</sup>’.

De kaart ‘hoofdwegen’ was een poging om naast de gebiedsontsluitingswegen ook de veelgebruikte toegangswegen<sup>6</sup> van Hilversum gelijktijdig in beeld te brengen. Gezien de ontstane onduidelijkheid zien wij daarvan af.

Voorgesteld wordt de term hoofdwegen (op kaart) exclusief te gebruiken voor gebiedsontsluitingswegen. Dit betekent dat de aanduiding hoofdweg op de route Bussumergrintweg, Bachlaan/Doodweg en Boslaan komt te vervallen. Hierdoor ontstaat een duidelijker beeld dat strookt met de huidige verkeersregimes en de gebruikte terminologie van zowel de Hilversumse verkeersplannen als het landelijke programma ‘duurzaam veilig’.

---

<sup>1</sup> [www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/245/imago/](http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/245/imago/)

<sup>2</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/248/bereikbaarheid/>

<sup>3</sup> [http://nl.wikipedia.org/wiki/Duurzaam\\_Veilig](http://nl.wikipedia.org/wiki/Duurzaam_Veilig)

<sup>4</sup> [www.hilversumbeterbereikbaar.nl/files/Plan-Wegen-juni-1995.pdf](http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/files/Plan-Wegen-juni-1995.pdf)

<sup>5</sup> [www.hilversumbeterbereikbaar.nl/files/Verder-met-Wegen-jan1999.pdf](http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/files/Verder-met-Wegen-jan1999.pdf)

<sup>6</sup> Hilversum kent elf toegangswegen voor het gemotoriseerde verkeer, te weten (1) Larenseweg (2) Weg over Anna’s Hoeve (3) Soestdijkerstraatweg (4) A27 (5) Utrechtseweg (6) Loosdrechtsseweg (7) Vreelandseweg (8) Beresteinseweg (9) ’s-Gravelandseweg (10) Bussumergrintweg (11) Lage Naarderweg. Tien toegangswegen hebben een gebiedsontsluitingsfunctie (50 of 60 km/h) en één toegangsweg een verblijfsfunctie (30km/h). De verkeersregimes (inrichting en bijbehorende toegestane snelheid) verschillen dus per toegangsweg. Concreet zijn er toegangswegen met een 30km/h-regime (bv. Beresteinseweg), 50km/h-regime (bv. Lage Naarderweg) en 60km/h-regime (bv. Larenseweg).

## **2.2 Verbinding optimaliseren (indicatief)**

De structuurvisie Hilversum 2030 stelt<sup>7</sup>:

*‘Rijkswaterstaat heeft in 2030 alle omliggende rijkswegen voorzien van spitsstroken. De verbreding van de A27 en de A1 heeft direct geresulteerd in een afname van sluipverkeer op Hilversums grondgebied. De hoeveelheid autoverkeer op de Utrechtseweg is hierdoor bijna gehalveerd. Het HOV-project heeft er voor gezorgd dat er fors minder busverkeer over het Hilversums hoofdwegennet rijdt. Alle regiogemeenten hebben hun hoofdwegen opgewaardeerd en ontbrekende schakels gerealiseerd, zoals het verbeteren van de aansluiting van de Noodweg op de A27. Dit heeft er voor gezorgd dat er minder doorgaand verkeer op de Hilversumse wegen rijdt. Met name de ring Zuid (Diependaalselaan) profiteert van dit verminderde aanbod van verkeer. Middels het systeem van dynamisch verkeersmanagement worden er sinds 2015 niet meer voertuigen op de Hilversumse buitenring toegelaten dan de buitenring kan verwerken. Het nieuwe werken heeft er ook voor gezorgd dat de druk tijdens de spitsen is afgenomen. Hier staat tegenover dat de druk op de hoofdwegen in de dalperioden is toegenomen. Door alle bovengenoemde ontwikkelingen functioneren de maatregelen zoals gerealiseerd in het kader van het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. nog steeds voldoende. Slechts op enkele locaties zijn kleine aanpassingen nodig geweest, zoals het plaatsen van oversteeklichten op diverse voorrangspleitjes, waardoor de doorstroming op het hoofdwegennet blijft gewaarborgd.’*

Op de bijbehorende kaart zijn twee stippellijnen aangegeven met in de legenda de aanduiding ‘*verbinding optimaliseren (indicatief)*’:

- van de Loosdrechtseweg/Rading naar de N201 (Vreelandseweg);
- van de Utrechtseweg/Noodweg naar de A27.

Tijdens de inspraak zijn er veel vragen en opmerkingen ontvangen over deze stippellijnen met de verklaring ‘*verbinding optimaliseren (indicatief)*’. Insprekers concluderen bijvoorbeeld dat de stippellijn een concreet tracé betreft.

De term ‘optimaliseren’ is overgenomen uit het Hilversumse Integrale BereikbaarheidsPlan<sup>8</sup> (IBP). Eén van de vijf uitgangspunten van het IBP is ‘*het bestaande wegennet wordt geoptimaliseerd door middel van verkeersdoorstroming bevorderende maatregelen*’. In de periode 2005-2012 heeft Hilversum o.a. de doorstroming van de Hilversumse buitenring geoptimaliseerd door bijvoorbeeld de cruciale kruispunten te reconstrueren. Deze opwaardering van wegen heeft er toe geleid dat meer gemotoriseerd verkeer kan worden afgewikkeld, files zijn verminderd en de bereikbaarheid sterk is toegenomen.

Optimalisering van regionale verbindingen is mogelijk door bestaande wegen op te waarderen, bijvoorbeeld door cruciale kruispunten anders vorm te geven. De structuurvisie Hilversum 2030 geeft het belang aan dat buurgemeenten de doorstroming op hun gebiedsontsluitingswegen verbeteren. Het regionale verkeersprognosemodel laat zien dat met name in de periode 2020-2030 de doorstroming op de Diependaalselaan (ring Zuid) in het gedrang komt.

Meer dan een kwart van het verkeer op de Diependaalselaan heeft op dit moment een doorgaande functie. Verdere toename van de automobilititeit kan leiden tot een hogere verkeersbelasting van het bestaande regionale wegennet dat aangesloten is op de N201 of op de A27. Bijvoorbeeld de ’s Gravelandsevaartweg (in de gemeente Wijdemeren) en de Noodweg via de Tolakkerweg (in de gemeente De Bilt) dan wel via de Utrechtseweg (in de gemeente Hilversum).

Kentekenonderzoek in het kader van het IBP<sup>9</sup> (2007) liet zien dat bijna 6 op de 10 automobilisten de Utrechtseweg – Diependaalselaan gebruiken als doorgaande route (sluiproute) van of naar de A27.

De structuurvisie signaleert dit probleem en geeft als oplossingsrichting het optimaliseren van het regionale wegennet overeenkomstig het IBP. Niet alleen in Hilversum maar vooral ook in de buurgemeenten. Het is noodzakelijk om in de komende jaren te monitoren hoe de autonome ontwikkeling van de automobilititeit verloopt en wat de effecten zijn van het (rijks)beleid zijn op de verkeersafwikkeling. Dit betreft o.a. de verbreding van de A27, de effecten van het HOV en de maatregelen betreffende dorogaand vrachtverkeer. De wijze waarop optimalisering van het regionale wegennet wordt uitgevoerd

<sup>7</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/248/bereikbaarheid/>

<sup>8</sup> <http://www.noord-holland.nl/bestanden/programmabegroting2010/WVV011207d.05.Hilversum.eindrapport.doc.pdf>

<sup>9</sup> [www.hilversumbeterbereikbaar.nl/inc/pdf.php?id=203](http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/inc/pdf.php?id=203)

vraagt vanzelfspreken nader onderzoek en nadere besluitvorming. Het opnemen van de suggestie dat in 2030 nieuwe wegen noodzakelijk zijn is in dit verband voorbarig.

Uit de vele inspraakreacties kan worden geconcludeerd dat de stippellijnen op de kaart een onbedoelde associatie oproepen. Ten onrechte is het beeld ontstaan dat in de structuurvisie is gekozen voor een tracé voor het aanleggen van een nieuwe weg.

Wijzigingsvoorstel:

1. De aanduidingen voor “verbindingen optimaliseren (indicatief)” komen te vervallen op de kaart met het hoofdwegenet en op de bijbehorende kaarten.

2. In de tekst wordt de zin “*Alle regiogemeenten hebben hun hoofdwegen opgewaardeerd en ontbrekende schakels gerealiseerd, zoals het verbeteren van de aansluiting van de Noodweg op de A27*” gewijzigd in: “*Alle regiogemeenten hebben hun hoofdwegen opgewaardeerd en bijvoorbeeld de route van de Noodweg naar de A27 geoptimaliseerd.*”

## 2.3 Groenbeleidsplan

De gemeenteraad van Hilversum heeft op 9 januari 2013 de (beleids-)kaders van het groenbeleid tot 2030 vastgesteld. In de *Structuurvisie Hilversum 2030* zijn deze vastgestelde (beleids-)kaders uit het *Groenbeleidsplan Hilversum 2030* overgenomen. De volgende onderwerpen in de *Structuurvisie Hilversum 2030* zijn overgenomen uit het *Groenbeleidsplan Hilversum 2030*:

### Groen Buitengebied

De ‘*Structuurvisie Hilversum 2030*’ kent vijf thema’s. Eén van de vijf thema’s is een ‘*Groen Buitengebied*’<sup>10</sup>. Dit thema is gelijk aan het tweede speerpunt uit het ‘*Groenbeleidsplan Hilversum 2030*’: ‘*behoud en versterking natuurgebieden in het buitengebied*’<sup>11</sup>.

Structuurvisie

Groenbeleidsplan

### Groen buitengebied

Door de prachtige ligging in het groen is Hilversum in 2030 een gewilde woon- en werkgemeente. Hilversum is een compacte maar complete stad omringd door en verweven met natuur. De omliggende bossen, weilanden en heidevelden zijn snel te bereiken. Alle natuurgebieden zijn beschermd en onderling verbonden door ecoducten en fiets- voet- en ruiterspaden. Delen van herontwikkelingsgebieden in het buitengebied zijn teruggegeven aan de natuur.

[Lees meer](#)

### 5.2 Behoud en versterking natuurgebieden in het buitengebied

*“Behoud de natuurgebieden rondom Hilversum en zorg dat deze natuur ook voor onze kinderen behouden blijft”*

(bron: te Poling Burgerpanel Hilversum, 2009)



De natuurgebieden rondom Hilversum zijn door hun gebruiksmogelijkheden, verscheidenheid, kwaliteit en oppervlakte van grote waarde voor Hilversum. Negen van de tien Hilversummers geeft aan in een enquête over groenbeleid<sup>10</sup> dat ze ‘(zeer)tevreden zijn over het openbaar groen in het buitengebied’. Voor de inwoners van Hilversum vormen deze gebieden een onderdeel van de prettige en gewilde woonomgeving die kenmerkend is voor het Gooi. Het bestuur van Hilversum stelt zich ten doel<sup>11</sup> ‘zuing te zijn op de prachtige natuur in en rondom Hilversum’ en ‘het kwalitatief hoogwaardige buitengebied te beschermen en te bewaren’.

De waarde van deze gebieden voor recreatie en ecologie is van regionale betekenis en werd al aan het begin van de 20e eeuw erkend. Door stedelijke ontwikkeling stond het buitengebied in het Gooi toen voortdurend onder druk en zijn met name de gebieden rond de bebouwingkernen bebouwd. Met de overdracht van natuurgebieden aan Stichting Het Gooisch Natuurreservaat (GNR) en Natuurmonumenten is vanaf 1932 succesvol gestart met de bescherming van de resterende natuurgebieden. Tot op heden is er daarna verder gewerkt aan het beschermen en zorgvuldig beheren van de natuurgebieden in het buitengebied, met name via het GNR waarin de gemeente Hilversum participeert.<sup>11</sup>

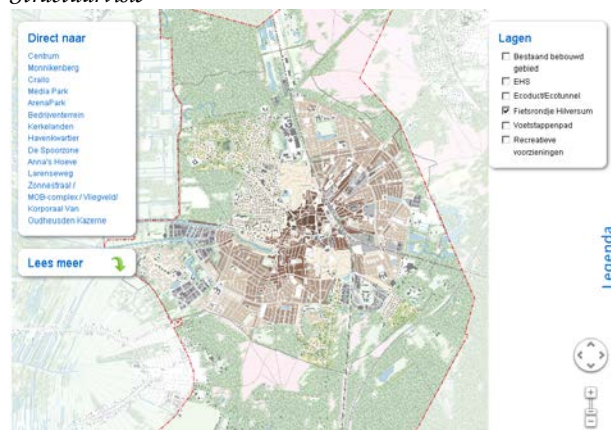
<sup>10</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/215/groen-buitengebied/>

<sup>11</sup> groenbeleidsplan Hilversum 2030 blz. 54/55

## Rondje Hilversum

De *Structuurvisie Hilversum 2030* kent een omschrijving en visualisering (op kaart) van infrastructuur. Eén daarvan is de zogenaamde recreatieve fietsroute ‘Rondje Hilversum’<sup>12</sup>. De in de structuurvisie getoonde kaarten zijn indicatief<sup>13</sup> en niet bedoeld om het tracé van de fietsroute exact vast te leggen. De aanduiding op kaart is rechtstreeks overgenomen uit het ‘Groenbeleidsplan Hilversum 2030’<sup>14</sup>. De structuurvisie gaat er van uit dat het “Rondje” gesloten wordt. De verbindende schakel van Anna’s Hoeve naar Monnikenberg wordt gerealiseerd in de vorm van een fietspad in combinatie met het ecoduct over het spoor dan wel in de vorm van een fietstunnel onder het spoor door. De uitwerking van deze oplossing vindt naar verwachting plaats in het project HOV.

Structuurvisie



Groenbeleidsplan



De toegankelijkheid en bereikbaarheid van omliggende natuurgebieden is verbeterd. Fietsers maken veelvuldig gebruik van het fietspad ‘Rondje Hilversum’. Hiermee is dit fietspad in de natuur rondom Hilversum een populaire fietsroute geworden. Vanaf de woonwijken zijn directe en veilige fiets- en wandelroutes naar de omliggende natuur aangelegd. Hilversummers beleven de natuur optimaal omdat praktisch alle gebieden voorzien zijn van fiets-, voet- of ruiterpaden. Het beter bereikbaar en bereikbaar zijn van de natuur draagt bij aan een groter draagvlak voor bescherming van deze gebieden.



### 10.1 Fietsroute ‘Rondje Hilversum’

Het rondje Hilversum is een recreatieve fietsroute door het buitengebied van Hilversum op korte afstand van de woonomgeving. [zie kaart 26] De route is ongeveer 21 kilometer lang en loopt voor een groot deel over bestaande fietspaden, maar om de route te completeren moeten een aantal knelpunten worden opgelost.

## Raabos

Het Raabos is één van de natuurgebieden in het buitengebied van Hilversum. Het ligt aan de zuidwestzijde van Hilversum.

De structuurvisie gaat uit van behoud en versterking van alle natuurgebieden in het buitengebied. Dit betekent onder andere dat er geen sprake is van verdergaande verstedelijking in het buitengebied. Ook betekent dit, dat overeenkomstig het groenbeleidsplan alle natuurgebieden die daarvoor in aanmerking komen zullen worden overgedragen aan natuurorganisaties.

<sup>12</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/215/groen-buitengebied/>

<sup>13</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/216/hilversum-kiest/>

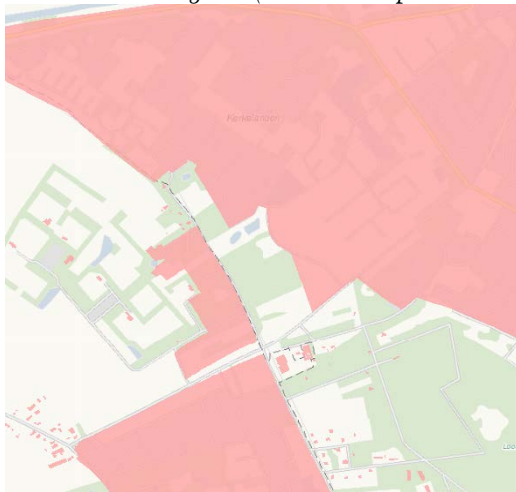
<sup>14</sup> groenbeleidsplan Hilversum 2030 blz's 37, 45, 55, 76, 102, 103, 106, 134, 135, 138, 142, 155, 163

De begrenzing van het Raabos valt samen met de begrenzing van het zogenaamde bestaande bebouwde gebied. Voorheen werd dit ook wel de rode contour genoemd. Deze grens is vastgelegd in de Structuurvisie 2040 van de provincie Noord-Holland. In de gemeentelijke structuurvisie is deze grens overgenomen. Deze contour is overgenomen op de structuurvisiekaarten. Bij het bedrijventerrein Kerkelanden-Zuid stond de begrenzing van het bestaande bebouwde gebied globaal op de kaart aangegeven. Dit heeft tot verontruste inspraakreacties geleid.

*Voorontwerp structuurvisie Hilversum*



*Bestaand bebouwd gebied (structuurvisie provincie Noord-Holland)*



Voorgesteld wordt om de begrenzing van het bedrijventerrein op deze locatie nauwkeuriger op kaart aan te geven zodat deze samenvalt met de contour van het bestaande bebouwde gebied die de provincie Noord-Holland hanteert. De begrenzing valt dan ook samen met de huidige grens van het bedrijventerrein Kerkelanden-Zuid.

Overigens wordt opgemerkt dat de in de structuurvisie getoonde kaarten indicatief zijn<sup>15</sup> en niet bedoeld zijn om de begrenzingen in juridische zin exact vast te leggen.

De structuurvisie beschrijft de ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat primair om de (gewenste) functies en het (beoogde) grondgebruik. De eigendomssituatie blijft in de structuurvisie buiten beschouwing. Ook voor de natuurgebieden is niet aangegeven of deze in eigendom en/of beheer zijn bij het Goois Natuurreservaat of Natuurmonumenten of overige (particuliere) eigenaren. De eigendomssituatie staat wel op kaart aangegeven in het *Groenbeleidsplan Hilversum 2030*<sup>16</sup>. Zie de onderstaande kaarten 4 en 8. De structuurvisie gaat uit van de gewenste situatie dat het Raabos (in 2030) in z'n geheel is overgedragen aan een natuurorganisatie. Het Raabos is in de huidige situatie deels eigendom van de gemeente Hilversum en deels van een particuliere eigenaar.

*Groenbeleidsplan Hilversum 2030  
Kaart 4 Eigendom van groen in Hilversum*



*Groenbeleidsplan Hilversum 2030  
Kaart 8 Deelvisie Beheer en eigendom*



<sup>15</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/216/hilversum-kiest/>

<sup>16</sup> groenbeleidsplan blz. 29 en blz. 40

## **2.4 Vliegveld Hilversum**

In de structuurvisie staat opgenomen over het vliegveld<sup>17</sup>:

*‘In 2030 is het vliegveld aangepast. Start- en landingsbanen zijn verschoven waardoor de ontwikkeling van Ter Sype (in de gemeente Wijdmeren) mogelijk is gemaakt. Ten opzichte van het peiljaar 2012 heeft het verschuiven van de start- en landingsbanen niet geleid tot een toename van geluidsoverlast. Een gedeelte van het vliegveld maakt onderdeel uit van een ecologische (verbindende) zone.’*

Het woningbouwplan Ter Sype in de gemeente Wijdmeren maakt onderdeel uit van het met de provincie Noord-Holland afgesproken woningbouwprogramma voor de regio Gooi en Vechtstreek. Door aanpassing van het vliegveld Hilversum kan de geluidszone rondom het vliegveld worden aangepast, waardoor de belemmering voor de woningbouw komt te vervallen. Voor het aanpassen van de geluidszone rondom het vliegveld is de provincie Noord-Holland het bevoegde gezag.

De gemeente Hilversum is op twee manieren betrokken bij een eventuele aanpassing van het vliegveld. Enerzijds via de publiekrechtelijke rol als adviseur van de provincie over de aanpassing van de geluidszone. En anderzijds via de privaatrechtelijke rol als grondeigenaar die de betreffende gronden verhuurt aan de stichting Vliegveld Hilversum.

Bij het opstellen van de structuurvisie is er van uitgegaan dat er in 2030 een oplossing gevonden is, waarbij het vliegveld kan blijven bestaan, waarbij de geluidsoverlast niet toeneemt, waarbij het woningbouwplan kan worden gerealiseerd, waarbij de verkeersafwikkeling goed geregeld is en waarbij de ecologische zone wordt versterkt.

De wijze waarop de inrichting van het vliegveld eventueel wordt aangepast is een uitwerking van de structuurvisie, die géén onderdeel uitmaakt van de structuurvisie zelf. Over de aanpassing van het vliegveld vindt afzonderlijke besluitvorming plaats door de gemeenteraad.

Op 9 januari 2013 heeft de raad door middel van motie 13/01 uitgesproken dat het in 2010 ingenomen standpunt van kracht blijft, en specifiek dat herconfiguratie van vliegveld Hilversum geen verharding inhoudt van start- en landingsbanen en dat de verkeersafwikkeling rond de nieuwbouwwijk Ter Sype de instemming behoeft van de gemeente Hilversum.

Tijdens de inspraak zijn veel vragen gesteld en opmerkingen ontvangen over het eventueel verharderen van de landingsbanen. Veel insprekers maken bezwaar tegen de verharding vanuit de vrees dat daardoor het gebruik en de (geluids-)overlast op onaanvaardbare wijze toenemen. De huidige, bestaande situatie wordt over het algemeen als acceptabel of geaccepteerd beschouwd.

Door de uitspraak van de raad zijn de bezwaren voldoende ondervangen.

Wijzigingsvoorstel:

In de tekst worden de alinea's betreffende het vliegveld Hilversum aangevuld met de zin:

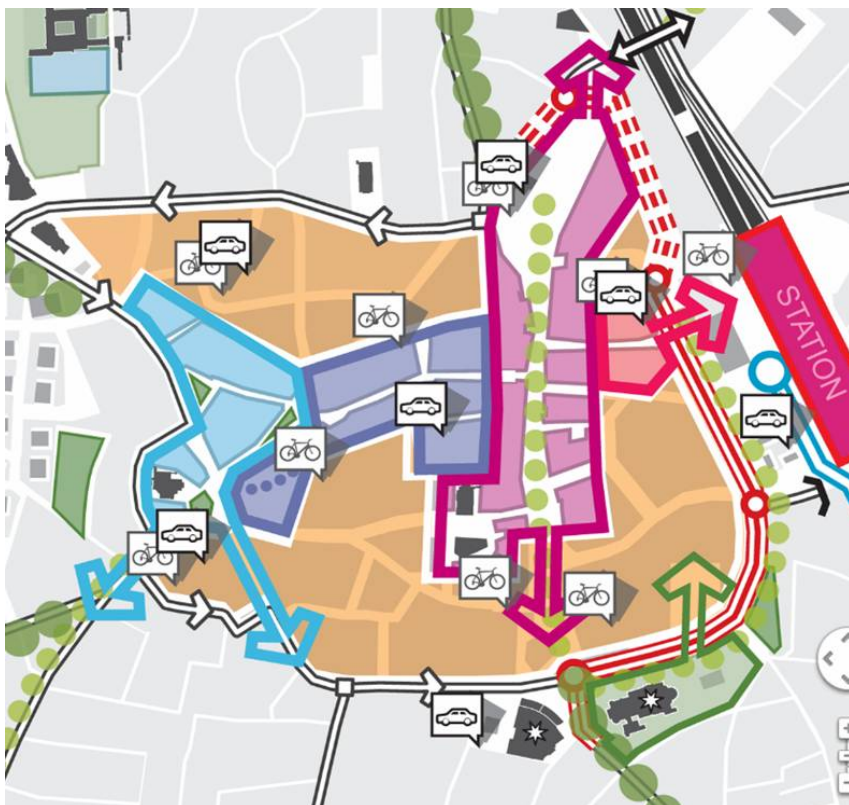
*“Bij herconfiguratie is geen sprake van verharding van start- en landingsbanen.”*

---

<sup>17</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/272/zonnestraal-mob-complex-vliegveld-korporaal-van-oudheusden-kazerne/>



## 2.5 Het centrum



In de structuurvisie staat over het dynamische gebied centrum onder meer het volgende<sup>18</sup>:  
*‘In 2030 is het stadscentrum van Hilversum een bruisend centrum. Het is aantrekkelijk voor de inwoners van de stad zelf, van ’t Gooi en daarbuiten. Het centrum is compact en kent een levendige mix van winkelen, wonen, werken, cultuur en uitgaan. Het centrum is dé ontmoetingsplek van de stad. Het centrum kent verschillende deelgebieden met elk een eigen sfeer en karakter.’*

Vooraf het centrum is een gebied in Hilversum waar de eerstkomende jaren een aanzienlijke kwaliteitsslag gemaakt moet worden om aantrekkelijk te blijven. Het wordt dé ontmoetingsplek in Hilversum, waar iedereen graag wil zijn. Vandaar dat in het uitvoeringsprogramma<sup>19</sup> van de Structuurvisie Hilversum 2030 ook is opgenomen dat in 2013 gestart wordt met het opstellen van een structuurvisie centrum.

Het huidige centrum wordt (nog) compacter en wordt geheel voetgangersgebied. Er komen verschillende sferen die de verschillende pleinen en plekken een eigen identiteit en aantrekkingskracht geven. Aan meerdere kanten zijn trekkers of bronpunten gesitueerd. En vooral aan de oostzijde, worden functies geïntensiveerd. Het imago van dat je er slecht kan komen wordt afgeschud doordat de bereikbaarheid wordt verbeterd, immers: aantrekkelijkheid betekent ook een verbeterde bereikbaarheid voor alle bezoekers. Zowel winkeliers en bezoekers vragen hier ook om. Zowel de ruimtelijke kwaliteit als de verblijfskwaliteit wordt beter om de aantrekkelijkheid van het centrum te versterken. Ook komen er betere verbindingen tussen verschillende plekken en functies, zoals tussen centrum en station. In het nieuwe centrum en in de openbare ruimte wordt ook de relatie met Hilversum Mediastad gelegd met verschillende toepassingen.

Een belangrijke kwaliteitsslag is dat in het verblijfsgebied expliciet wordt gekozen voor de aantrekkelijkheid en de veiligheid voor de voetgangers, en de verschillende sferen worden benadrukt.

Onduidelijke situaties en conflicten in het verblijfsgebied tussen wandelend publiek en overig verkeer (fietsers, brommers, bussen en auto's), zoals thans op een aantal plekken voorkomt, komen in het compacte centrum in de toekomst niet meer voor. Deze conflicten doen zich vooral voor op de Kerkbrink,

<sup>18</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/251/centrum/>

<sup>19</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/262/uitvoeringsprogramma/>

op de Groest en bij de oversteek Groest-Langgewenst. Ook de overgang, verbinding, tussen het station en het centrum vraagt om een kwaliteitsverbetering, zowel in ruimtelijk opzicht als qua veilige oversteek.

In de Structuurvisie Hilversum 2030 staat voor de deelgebieden Kerkbrink en Groest-Noord<sup>20</sup>:

#### **‘Kerkbrink**

*De Kerkbrink is in 2030 heringericht als aantrekkelijk verblijfsgebied voor voetgangers. De inrichting en de functies passen bij de dorps sfeer. De zijde van het oude raadhuis en de Oude Kerk is lommerrijk. Aan de andere zijde is ruimte voor terrassen en kleine evenementen (boeken-, antiek- en kerstmarkt). De niet in de dorps sfeer passende, modern vormgegeven muziektent is verplaatst naar een meer passende locatie. De oude, cultuurhistorische plek komt meer tot zijn recht, ook al doordat de monumentale gebouwen worden aangelicht met duurzame LEDverlichting. Rondom de Kerkbrink zijn nieuwe en aantrekkelijke functies gekomen, met name in het oude raadhuis, aan de zuidzijde van de Kerkbrink en in de bankgebouwen. De nadruk ligt hier op meer specialistische en chiquere winkels en restaurants. Verder is de hele Kerkbrink en het aansluitende deel van de 's-Gravelandseweg naar het Keiplein fiets-, auto- en busvrij. Uitsluitend aan de zuidzijde van de Kerkbrink is nog een fietsroute overgebleven.’*

#### **‘Groest-Noord (vanaf de Herenstraat tot aan het Langgewenst)**

*Dit deel van de Groest is in 2030 een volwaardig voetgangersgebied zonder fietsers, scooters en fietsklemmen. In dit gebied zijn de uitgaansgelegenheden, café's, restaurants, kleinschalige theaters, afgewisseld met winkels. Terrassen bepalen het beeld onder de laan van kastanjes en op het Herenplein. Op de verdiepingen zijn ook andere functies gekomen, zoals wonen, werken en leisure. De Groest is de plek om elkaar te ontmoeten. Hier is het motto flaneren, zien en gezien worden. Door het intensiveren van functies is de ruimtelijke kwaliteit van de Groest verbeterd. Op de Groest worden kleine evenementen gehouden, bijvoorbeeld een bloemen- en geraniummarkt. Op de kop van de Groest bevindt zich een paar keer in de week de warenmarkt. De functie van de warenmarkt en het voetgangersgebied loopt door vanuit de Groest in het Langgewenst. De barrière van de Stationsstraat is niet meer aanwezig. De centrumring loopt niet meer dwars door de warenmarkt. Het voetgangersgebied loopt door naar het nieuwe marktplein. De fietsklemmen zijn vanuit Groest-Noord verplaatst naar de Groest-Zuid (ten zuiden van de Herenstraat, Kampstraat) en naar de autovrije Stationsstraat. Dit is een aantrekkelijke fietsstraat met bomen geworden.’*

#### **‘Goed bereikbaar**

*Gelijktijdig met het intensiveren van functies, vooral aan de oostzijde van het centrum, is ook de wegenstructuur aangepast. De centrumring-oost (Emmastraat, Schapenkamp en Koninginneweg) is in 2030 weer tweerichtingsverkeer geworden. Daarnaast is de centrumring om het Langgewenst heen gelegd. De Stationsstraat is autovrij en biedt tegenwoordig meer ruimte voor fietsparkeren. De Groest loopt door in het Langgewenst zonder oversteek. Door deze aanpassing van de centrumring-oost is het sluipverkeer in Over 't Spoor (kleine spoorbomen – Noorderweg – Oosterspoorplein – Kleine Drift) verdwenen. Het knelpunt bij de kleine spoorbomen is opgelost. Hierdoor is de relatie tussen het centrum en Over 't Spoor verbeterd. Ook is er een heldere en mooie rechtstreekse entree van het centrum ontstaan vanaf de zuidzijde van Hilversum. Het Gooilandplein functioneert hierbij als stadsentree. Bijkomend voordeel is dat veel verkeer vanuit het zuiden nu via Emmastraat/Groest-Zuid het centrum van Hilversum bereikt in plaats van een route over het kruispunt Schapenkamp/Prins Bernhardstraat. Het afgesloten kernwinkelgebied in het centrum (van Herenstraat tot en met Langgewenst en vanaf Station tot en met de Kerkbrink) is voetgangersdomein zonder fietsers, gemotoriseerd verkeer, scooters, parkeerplaatsen, laden- en lossen en fietsklemmen. Fietsers parkeren in de nieuwe klemmen op de Stationsstraat en/of de Groest-Zuid. Auto's parkeren in één van de parkeergarages in en rondom het centrum.’*

Vooraf op de Kerkbrink en de Groest-Noord zijn belangrijke keuzes gemaakt die zorgen voor een kwaliteitsverbetering in het nieuwe compacte centrum. Door te kiezen voor een aantrekkelijk en veilig voetgangersgebied in het noordelijke deel van de Groest, dat doorloopt tot op het nieuwe markt- en evenementenplein, verliest de Stationsstraat zijn hoofdverkeersfunctie.

Een deel van de noord-zuid hoofdfietsroute tussen Gooilandplein en Langgewenst wordt verlegd (dus niet opgeheven) vanaf de Groest-zuid via de Spuisteeg-Kampstraat-Schapenkamp naar het Langgewenst en vice versa. Dit is ook nu al de fietsroute op marktdagen of tijdens evenementen op de

<sup>20</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/251/centrum/>

Groest/Langgewenst. Een alternatieve fietsroute van noord naar zuid kan via de Schapenkamp lopen naar het nieuwe fietspad Langs de Lijn.

Op de Kerkbrink blijft aan de zuidzijde de (hoofd-) fietsroute van de Vaartweg/Havenstraat richting Groest en station gehandhaafd. De noord-zuid fietsroute richting 's Gravelandseweg volgt de centrumring. Busroutes worden (met ingang van de nieuwe concessie) verlegd en lopen niet meer over de Kerkbrink.

De centrumring loopt niet meer door het centrum heen en wordt verlegd om het nieuwe marktterrein heen. Om de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren, het sluipverkeer via de route over 'de kleine spoorbomen' en Oosterspoorplein te verminderen en om het station goed bereikbaar te houden vanuit het noorden, is gekozen om op het brede (noordelijke deel van) de Schapenkamp weer twee-richtingverkeer in te voeren zoals dat in het verleden ook was.

Totdat het Plan Wegen<sup>21</sup> indertijd werd uitgevoerd was de Schapenkamp een ruime twee richtingen verkeersweg. Na het invoeren van het eenrichtingsverkeer hier, is er nog steeds regelmatig verwarring over het 'Engels rijden' op de Schapenkamp door het autoverkeer. Bij de voetgangersoversteek Stations-Leeuwenstraat moeten voetgangers hier met waarschuwborden ook op gewezen worden.

De bereikbaarheid van het centrum wordt al langer ervaren als matig. Dit wordt vooral veroorzaakt door het eenrichtingverkeer over de centrumring. Automobilisten die van het station afkomen (Kiss&Ride) of die uit de parkeergarage Silverpoint komen, moeten, als ze in zuidelijke richting weer terug willen rijden, de hele Centrumring rondrijden via het Melkpad – 's Gravelandseweg – Oude Torenstraat – Vaartweg – Brinkweg – Langestraat – Gooilandplein etc. Ook bezoekers die een afslag missen, moeten vaak de hele centrumring weer rond rijden of andere sluiproutes terug te nemen. Hierdoor worden de centrumring en andere straten/routes vaak teveel en/of onnodig belast.

Het gewenste compacter en aantrekkelijker maken van het centrum, de verbeterde bereikbaarheid en het intensiveren van meer functies, leidt naar verwachting tot meer bezoekers van het centrum. De nieuwe Markt wordt hierbij nog meer dan nu het geval is, één van de belangrijkste trekkers in het centrum. Volgens de structuurvisie<sup>22</sup> loopt het nieuwe voetgangersgebied vanuit de Groest door in het nieuw ingerichte marktplein. Hierdoor ontstaat er één doorlopend voetgangersgebied. Dit is goed voor de veiligheid van de voetgangers en het verbetert de verblijfskwaliteit op de Groest en het marktplein. Dit trekt ook nieuwe, aantrekkelijke functies aan. Om één doorlopend voetgangersgebied te realiseren wordt het autoverkeer van de Stationsstraat geweerd. Alleen fietsers zijn in de Stationsstraat dan nog te gast. Het autoverkeer wordt daarom om het voetgangersgebied, dus ook om de nieuwe Markt, heen geleid.

De verbinding station-centrum vraagt extra aandacht en een goede, heldere vormgeving, waarbij een veilige oversteek zowel voor voetgangers als fietsers een belangrijk aspect is. Hier wordt als het ware een 'rode loper' uitgelegd. Gedacht wordt aan een oversteek die op het hetzelfde niveau blijft (een soort plateau), waarbij het autoverkeer wordt afgeremd. Ook de verkeerslichten blijven hier gehandhaafd. Dit om te voorkomen dat er te hard gereden gaat worden op de centrumring.

Het kiezen voor het opheffen van de autoverkeersbarrière Stationsstraat, heeft als consequentie dat voor de bereikbaarheid van het station door de bussen en de taxi's er op de Koninginneweg twee richtingverkeer ingevoerd gaat worden. Indien dit daar ten koste gaat van de vrijliggende fietspaden, dan kan het geheel nieuwe fietspad langs de spoorlijn ('Langs de Lijn') als goed alternatief worden gebruikt. Sloop van bebouwing is hier niet nodig, wel een herschikking binnen het bestaande straatprofiel.

Veel autoverkeer komende vanuit het noorden, dat aan de zuidkant van het centrum wil komen kiest in verband met het vaak stagnerende deel van de centrumring in de Torenstraat-Vaartweg-Brinkweg, voor de alternatieve 'tegenring' via de Koninginneweg, Kleine spoorbomen, Noorderweg, Oosterspoorplein, Zuiderweg of Kleine Drift naar de Beatrixtunnel en de Schapenkamp-Zuid. Deze 'tegenring' route behoort niet tot het hoofdwegenstelsel en is in feite te beschouwen als sluipverkeer door een woonwijk. Dit leidt op sommige plekken tot stagnaties (kleine spoorbomen) en/of gevaarlijke situaties (o.a. Oosterspoorplein).

Eerste voorlopige verkenningen via het verkeersprognosemodel hebben aangetoond dat door het (her-) invoeren van tweerichtingsverkeer over de route Koninginneweg – Schapenkamp – Emmastraat er aanzienlijk minder autoverkeer de zgn. 'tegenring' neemt en er ook een verlichting optreedt op de

<sup>21</sup> [www.hilversumbeterbereikbaar.nl/files/Plan-Wegen-juni-1995.pdf](http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/files/Plan-Wegen-juni-1995.pdf)

<sup>22</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/251/centrum/>

westelijke centrumring ('s-Gravelandseweg – Oude Torenstraat – Vaartweg- Brinkweg – Langestraat – Gooilandplein.

De belasting van het 'knelpunt' kleine spoorbomen wordt volgens de voorlopige verkenningen door het tweerichtingen verkeer over de 'centrumring Oost' dan ook aanzienlijk minder. Hierdoor wordt het op deze plek voor fietsers en voetgangers veiliger. De overweg wordt dan ook hoofdzakelijk nog gebruikt door automobilisten die vanuit het centrum een bestemming in de wijk Over 't Spoor hebben.

Daar tegenover staat wel een toename van het autoverkeer op de Koninginneweg, de Schapenkamp-Noord en de Emmastraat.

Bij de uitwerking van de Structuurvisie centrum worden nadere en gedetailleerde verkeers-, geluid- en luchtkwaliteitsonderzoeken uitgevoerd. Hierbij worden de plussen en de minnen tegen elkaar afgewogen. Op basis van de uitkomsten hiervan vindt nadere besluitvorming plaats.

postcode	3.1 inspraakreacties van personen	beantwoording
1 1215 KV	Maakt bezwaar tegen een nieuwe verbindingsweg (Zuiderheideweg in gewijzigde vorm) vanwege de aantasting van de natuur en de toename van overlast mede als gevolg van verkeersaantrekking. Doet de suggestie om eventueel een tunnel te onderzoeken ter ontlasting van de verkeersdruk op de Diependaalselaan.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ". Voor het onderzoeken van een tunnel bestaat vooralsnog geen aanleiding.
2 1215 PH	Maakt bezwaar tegen een nieuwe verbindingsweg (Zuiderheideweg in gewijzigde vorm) van N201 naar A27. Doet de suggestie om verkeerskundige maatregelen te treffen om de doorstroming op de Diependaalselaan te bevorderen.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ". Het oplossend vermogen van de verkeerskundige maatregelen alleen op de Diependaalselaan is naar verwachting onvoldoende. Deze route is in het kader van het Integraal Bereikbaarheids Plan al geoptimaliseerd.
3 1213 CP / 1213 RS / 1214 MB / 1216 MC / 1216 ME / 1216 NX / 1216 NZ / 1216 PA	Tegen de aanleg van een nieuwe weg langs Kerkelanden-Zuid.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".
4 1231 KA / 1231 KB / 1231 KJ	Tegen de aanleg van een nieuwe verbindingsweg van de Vreelandseweg (N201) naar de A27.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".
5 1216 ME / 1216 MC / 1231 KB	Tegen verbreding van de Raaweg ten koste van een groot deel van het Raabos.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".
6 1231 KA	Tegen verbreding van de Rading.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".
7 1213 RS / 1213 PZ / 1213 PW / 1216 ME / 1231 KA	Tegen verbreding van de Noodweg. De Noodweg mag geen doorgaande weg van N201 naar A27 worden.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".

- 8 1213 CP /  
1213 PV /  
1213 PZ /  
1213 TR /  
1216 ME /  
1231 KB
- Maken bezwaar tegen een rechtstreeks aansluiting vanaf de Noodweg, via het dassenveld naar de A27.
- Zie de algemene beantwoording betreffende "[verbinding optimaliseren](#)".
- 9 1216 MC
- Tegen nieuwe verkeersinfrastructuur ten zuiden van Hilversum omdat het bestaande wegennet voldoende capaciteit heeft om het extra verkeer, bijvoorbeeld vanuit Ter Sype, de komende 20 jaar te kunnen afwikkelen.
- Zie de algemene beantwoording betreffende "[verbinding optimaliseren](#)".
- 10 1214 GZ /  
1215 GW /  
1215 GZ /  
1215 KX /  
1215 LJ /  
1215 LK /  
1215 LR /  
1215 LS /  
1215 PA /  
1216 MB /  
1216 MC /  
1216 PW /  
1217 CT /  
1217 RN /  
1217 SB /  
1231 KJ /  
1231 XX
- Maken bezwaar tegen de structuurvisie vanwege: 1. het opnemen van een nieuwe verbindingsweg (Zuiderheideweg in gewijzigde vorm); 2. de (kennelijke) consequenties van meewerken aan het woningbouwplan Ter Sype; 3. de negatieve effecten van verharding van het vliegveld nog afgezien van het ontbreken van een koppeling aan de feitelijke realisering van Ter Sype; 4. de (verhullende) wijze waarop besluitvorming plaatsvindt.
- Zie de algemene beantwoording betreffende "[verbinding optimaliseren](#)" en de algemene beantwoording betreffende het "[vliegveld](#)".
- 11 1231 KA
- Mist feiten en onderzoekresultaten in de structuurvisie. Indien een nieuwe doorgaande route van N201 naar A27 wordt aangelegd trekt deze verkeer aan, terwijl de huidige route door Hilversum niet aantrekkelijk is. Een eventuele nieuwe weg mag in geen geval door bosgebied gaan, dan liever door een weiland.
- Zie de algemene beantwoording betreffende "[verbinding optimaliseren](#)".

12	1231 CC	Mist feiten en onderzoekresultaten in de structuurvisie. Een nieuwe doorgaande roue vanaf de N201 en een nieuwe aansluiting op de A27 zijn thans niet opgenomen in plannen van rijk of provincie. Voorzover een eventuele nieuwe weg op het grondgebied van Wijdemeren ligt hoort deze niet in de structuurvisie van Hilversum.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".
13	1213 CP / 1213 RP / 1213 RS / 1213 RN / 1214 JN / 1214 LL / 1215 DB / 1215 KA / 1216 MC / 1216 ME / 1216 NX / 1231 KA / 1231 KB / 1231 KJ	Tegen het asfalteren van het vliegveld omdat dat slecht is voor de natuur en niet zorgt voor afname van geluidshinder.	Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">vliegveld</a> ".
14	1213 RP / 1215 KT	Tegen het asfalteren van het vliegveld. Stelt voor om het vliegveld op te heffen of eventueel de banen te wijzigen met uitsluitend grasbanen.	Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">vliegveld</a> ".
15	1214 LL	Pleit voor handhaving van het vliegveld en behoud van het recreatieve karakter met uitsluitend grasbanen,	Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">vliegveld</a> ".
16	1213 RN / 1214 JN / 1231 KA	De Ter Sype locatie is niet nodig voor woningbouw, derhalve moet worden afgezien van aanpassingen en investeringen in het vliegveld.	Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">vliegveld</a> ".
17	1214 MB / 1216 MC / 1216 ME / 1216 NX / 1231 KA / 1231 KJ	Tegen de uitbreiding van het bedrijventerrein Kerkelanden-Zuid ten koste van een deel van het Raabos.	Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ".
18	1216 NX	Maakt bezwaar tegen het (nieuwe) gedeelte van het fietsrondje Hilversum door de weilanden van Wijdemeren en stelt een alternatief tracé voor door de wijk Kerkelanden.	Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ".

- |    |                                   |  |   |
|----|-----------------------------------|--|---|
| 19 | 1213 PW /<br>1216 MC /<br>1231 KJ | Uitvoering van de plannen in de structuurvisie gaat ten koste van de natuur en leefmilieu, waardoor de effecten van de kostbare investeringen in ecoducten teniet worden gedaan. | Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".   |
| 20 | 1213 PV                           | Het is geen samenhangende visie. Bijvoorbeeld het groenbeleidsplan wordt niet integraal overgenomen en het is niet in overeenstemming met de provinciale visie.                  | Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ". De gemeentelijke structuurvisie is opgesteld binnen de kaders van de provinciale structuurvisie 2040 <sup>23</sup> .  |
| 21 | 1213 PV                           | De visie is onduidelijk over de wijze waarop het vliegveld wordt aangepast en de gevolgen voor de geluidhinder op Hilversums grondgebied en daarbuiten.                          | Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">vliegveld</a> ".  |
| 22 | 1213 PV                           | Voor het gebied Zonnestraal e.o. moet geen sprake zijn van verdere versterking, zoals bij andere dynamische gebieden waar sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen.              | In de dynamische gebieden in het buitengebied zijn ontwikkelingen en functiewijzigingen mogelijk. Deze mogen niet ten koste gaan van de natuur en evenmin mag sprake zijn van verdergaande verstedelijking. Zie ook de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ". |
| 23 | 1214 JN                           | Bij herontwikkeling van het mobiliteitscomplex moet uitvoering gegeven worden aan het groenbeleidsplan.  | In 2030 is het voormalige mobilisatiecomplex (MOB-complex) herontwikkeld. Delen van het terrein zijn teruggegeven aan de natuur. De herontwikkeling van het MOB-complex vormde de aanleiding voor de realisatie van een ecologische verbindingzone.   |

<http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/272/zonnestraal-mob-complex-vliegveld-korporaal-van-oudheusden-kazerne/>

<sup>23</sup> <http://www.noord-holland.nl/web/Projecten/Structuurvisie.htm>



- |    |   |  |  |
|----|---|--|--|
| 24 | 1071 WG /<br>1217 AT /<br>1217 BL /<br>1217 BT /<br>1217 BV /<br>1217 BW /<br>1217 BX /<br>1217 BZ /<br>1217 CC /<br>1217 CH /<br>1217 CJ /<br>1217 CN /<br>1217 CT /<br>1217 CV /<br>1217 DA | Maken bezwaar tegen de aanduiding hoofdverkeersweg dan wel de geplande hoofdverkeersweg voor de Doodweg/Bachlaan/Boslaan. Een nieuwe hoofverkeersweg past niet in het 30 km gebied en beschermd dorpsgezicht NW Villagegebied. | Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">Bussumergrintweg/Bachlaan</a> ".   |
| 25 | 1217 CH /<br>1217 CV  | Pleiten voor snelheidbeperkende maatregelen op de Bussumergrintweg (30 km/h).  | Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">Bussumergrintweg/Bachlaan</a> ".   |
| 26 | 1213 CP   | Is tegen de geplande bouwhoogte van 42 meter bij Villa Industria, op deze locatie zou maximaal 30 meter moeten gelden.   | De maximale bouwhoogte van 42 meter bij Villa Industria is reeds vastgelegd in het bestemmingsplan. Met uitzondering van de hoogteaccenten waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden wordt als maximum aangehouden 25 meter <sup>24</sup> . Dit is mede gedaan omdat besloten is het buitengebied te vrijwaren van verdergaande verstedelijking.                            |
| 27 | 1213 CP   | Het is niet duidelijk hoe het fietsrondje Hilversum de spoorlijn kruist tussen Anna's Hoeve en Monnikenberg.   | De verbindende schakel van Anna's Hoeve naar Monnikenberg wordt gerealiseerd in de vorm van een fietspad in combinatie met het ecoduct over het spoor dan wel in de vorm van een fietstunnel onder het spoor door. De uitwerking vindt naar verwachting plaats in het kader van het project HOV. Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ". |
| 28 | 1213 CP   | Verzoekt om de term "Park Anna's Hoeve" niet te gebruiken voor de aan het GNR overgedragen gebieden, maar "Natuurgebied Anna's Hoeve".   | Park Anna's Hoeve is de bekende term voor het recreatiegebied ten zuiden van de Liebergerweg met o.a. de vijver en strandje. Omdat deze plek naast natuur de recreatieve functie houdt, blijft de term Park Anna's Hoeve de meest logische.  |
| 29 | 1213 CP   | De aanduiding voor de speelplek Anna's Hoeve staat niet op de juiste plek op de kaart aangegeven.  | De voorgestelde wijziging wordt overgenomen op de betreffende kaarten.   |

<sup>24</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/260/hoogbouw/>

30	1213 CP	De aanduiding voor de sportvoorzieningen aan de Diependaalselaan staat niet op de juiste plek op de kaart aangegeven.	De voorgestelde wijziging wordt overgenomen op de betreffende kaarten.
31	1213 PV	Stelt voor om bij het oplossen van het parkeerprobleem in het centrum alle beschikbare capaciteit (particulier of gemeente) te gebruiken.	Deze suggestie zal worden onderzocht bij het uitwerken van de structuurvisie voor het centrum en/of de structuurvisie verkeer en vervoer.
32	1213 PV	Mist onder mobiliteit de visie op het terugdringen van (doorgaand) autoverkeer en het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen.	De visie op terugdringen van autoverkeer en het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen, zoals vastgelegd in het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. <sup>25</sup> , blijft onverkort van kracht. Actualisering vindt plaats bij de uitwerking van de structuurvisie verkeer en vervoer.
33	1213 PV	Vraagt om een meer gedetailleerd woningbouwprogramma met een fasering en waarin ook de nog niet gestarte locaties zijn opgenomen, zoals wellicht aan de Diependaalselaan.	De structuurvisie gaat uit van een netto totaal aantal nieuwe woningen tussen de 3600 en 4500 woningen <sup>26</sup> . Dit aantal sluit aan op het (regionale) woningbouwprogramma <sup>27</sup> en is nodig om te voorzien in de autonome behoefte. De lopende projecten zijn goed voor 2600 woningen. Voor de overige woningen wordt ruimte gevonden in het bestaande stedelijk gebied. Bijvoorbeeld door inbreiding, door herontwikkeling van leegstaande panden of op vrijkomende locaties. Ook door woningsplitsing, bijvoorbeeld van grote monumentale villa's, zijn extra woningen toegevoegd.
34	1213 PV	Pleit voor om het verder uitwerken van de duurzaamheidsambities, bijvoorbeeld door te streven naar CO2 neutraliteit in 2030.	De structuurvisie bevat de duurzaamheidsambities zoals vastgesteld in de Visie op klimaatneutraal Hilversum <sup>28</sup> . De duurzaamheidsambities zijn uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid 2012-2015. Het uitvoeringsprogramma wordt periodiek bijgesteld. In dat kader worden de duurzaamheidsambities nader uitgewerkt.
35	1216 GK / 1217 HP	Vragen om ook werken aan huis toe te staan voor kleine (startende) bedrijven buiten de creatieve sector.	Op de themapagina goede woongemeente <sup>29</sup> van de structuurvisie staat onder meer: In 2030 hebben woningen niet alleen een woonfunctie, maar worden ze ook gebruikt om in te werken of om zorg in te ontvangen.
36	1216 GK / 1217 HP	Pleit voor regionale aanpak om te komen tot een structurele oplossing voor de bereikbaarheid ter bevordering van werkgelegenheid en centrumfunctie.	De structuurvisie moet zich formeel beperken tot het grondgebied van de gemeente <sup>30</sup> . De visie vormt zeker een aanleiding en een vertrekpunt voor de bepleite regionale aanpak en afstemming.

<sup>25</sup> <http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/>

<sup>26</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/220/woningbouwprogramma/>

<sup>27</sup> <http://www.noord-holland.nl/web/file?uud=c32f19db-347b-4130-8152-837e4d615683&owner=f22bc2f4-2ebd-4086-8aa8-7e9c95211aca&contentid=14443>

<sup>28</sup> <http://www.hilversumbis.nl/AgendapuntOverlegdStuk.aspx?APOSID=99229>

<sup>29</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/214/goede-woongemeente/>

<sup>30</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/216/hilversum-kiest/>

- |    |         |  |   |
|----|---------|--|---|
| 37 | 1216 GK | De structuurvisie moet ook ontwikkelingen in omliggende gemeenten benoemen en aangeven hoe daarmee wordt omgegaan.   | De structuurvisie is mede gebaseerd op ontwikkelingen in de regio <sup>31</sup> . Vraagstukken die een bovenlokaal antwoord vragen worden in regionaal verband opgepakt.  |
| 38 | 1217 HP | In het beschermde stads- en dorpsgezicht moet het mogelijk zijn om aan de RING geluidafschermdende maatregelen op te richten.  | Stedenbouwkundig is het niet wenselijk om in voortuinen hoge muren te plaatsen. In bestemmingsplannen is de hoogte van dergelijke bouwwerken veelal beperkt tot maximaal 1 meter. Dit geldt in principe in heel Hilversum dus niet alleen in beschermde of nog te beschermen stadsgezichten.  |
| 39 | 1217 HP | Pleit voor een park in het centrum en minder kerngebieden. De zone van Gooiland tot De Vorstin is te lang. Stelt voor om op het stationsplein een markt- en evenemententerrein te creëren en woningen met een park op het Langgewenst.   | Aan de rand van het centrum bevinden zich drie parkjes: de 'Hof' (achter Oude Torenstraat), het Dudokpark (naast het Raadhuis) en het St Aloysiuspark (aan de Schapenkamp). Het stationsplein is qua afmetingen veel te klein voor een markt - en/of evenemententerrein. Het Langgewenst is bij uitstrek de plek voor de warenmarkt en evenementen en wordt onlosmakelijk verbonden met het voetgangersgebied van de Groest. Het nieuwe marktplein zal wel omzoomd gaan worden met bomen, zodat hier een 'groen' stadsplein kan ontstaan.                           |
| 40 | 1222 ED | Complimenten voor de website met onder andere de filmpjes van het ROC. Het lijkt echter teveel op een bestemmingsplan en mist politieke visie op bijvoorbeeld economische neergang (armoede) en op sociale huurwoningen. Pleit voor moestuinen in de gemeente. Vraagt of daarvoor mogelijkheden zijn in Hilversum Noord. | De structuurvisie is geen bestemmingsplan <sup>32</sup> vandaar dat deze ook als website met onder andere filmpjes kon worden vormgegeven. De visie betreft inderdaad de ruimtelijke inrichting waardoor de sociale ontwikkelingen niet expliciet naar voren komen. De visie probeert daar wel rekening mee te houden. Eén van de uitvoeringsmaatregelen van het Groenbeleidsplan <sup>33</sup> is het mogelijk maken van moestuinen op kleine schaal. In Hilversum Noord bestaat deze mogelijkheid feitelijk al. Hiervan wordt op beperkte schaal gebruik gemaakt. |
| 41 | 1223 BJ | Onderschrijft de structuurvisie, in het bijzonder het toestaan van duurzame energieopwekking op particuliere woningen, ook in beschermde stads- en dorpsgezichten. Verzoekt de betreffende regelgeving daarop aan te passen.   | Het uitgangspunt van de structuurvisie (ja, tenzij <sup>34</sup> ) wordt betrokken bij de uitwerking van de regelgeving. De belanghebbenden zijn geconsulteerd op een bijeenkomst in januari 2013.  |

<sup>31</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/tag/1/regio/>

<sup>32</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/216/hilversum-kiest/>

<sup>33</sup> <http://www.hilversum.nl/dsresource?type=pdf&objectid=gured4:202290&versionid=&subobjectname>

<sup>34</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/227/uitvoering/>

- |    |         |  |   |
|----|---------|--|---|
| 42 | 1223 AV | De structuurvisie is veel te ingewikkeld, veel te politiek veel te breed. Te weinig ambitieus, motiverend, onderscheidend, richtinggevend en te weinig echt en eenvoudig. Stelt een andere aanpak voor door te werken met scenario's, directe communicatie, co-creatie zonder politiek, een klein ambtelijk apparaat en zonder extremen uit de weg te gaan.  | Deze kritiek wordt niet herkend. Door vormgeving en redactie is getracht de structuurvisie voor veel doelgroepen zo duidelijk mogelijk te maken. Bij de voorbereiding is een uitgebreid participatietraject <sup>35</sup> doorlopen, waarin op verschillende manieren is gecommuniceerd met burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties.  |
| 43 | 1223 JP | Ziet in de structuurvisie niets terug van de "dromen". Het lijkt te veel op een infrastructuurvisie en pleit voor het opstellen van een maatschappelijke structuurvisie. Vraagt specifiek aandacht voor 1. leegstand bij schoolgebouwen; 2. bevorderen van menselijke contacten in een digitale samenleving; 3. kansen van de netwerksamenleving om structuur aan te brengen in de maatschappij; 4. de rol van de overheid in de netwerksamenleving. | Getracht is om in de structuurvisie een realistisch toekomstbeeld neer te zetten. De visie betreft inderdaad de ruimtelijke inrichting waardoor weinig de sociale ontwikkelingen niet expliciet naar voren komen. De visie probeert daar wel rekening mee te houden. Voor het tegengaan van leegstand en hergebruik van gebouwen worden handvatten geboden. Voor zover mogelijk en voorzienbaar is wordt ingespeeld op de snelle technologische ontwikkelingen, zoals de digitalisering van de samenleving. |
| 44 | 1215 GM | Vraagt naar concrete maatregelen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, met name het groen. Welke maatregelen treft de gemeente om het groen in particuliere tuinen te behouden? Kunnen vergunningaanvragen digitaal ter inzage worden gelegd?  | In het uitvoeringsprogramma <sup>36</sup> van de structuurvisie wordt verwezen naar de projecten van het groenbeleidsplan <sup>37</sup> . De gemeente heeft slechts beperkte middelen om groen in particuliere tuinen te behouden. Digitale informatie over vergunningaanvragen en andere publicaties is beschikbaar via de overheidswebsite <sup>38</sup> .  |
| 45 | 1215 GM | Kan de gemeente maatregelen nemen tegen overlast van vliegverkeer (van Schiphol)? Wat kunnen inwoners daartegen doen?  | De gemeente Hilversum kan geen maatregelen treffen tegen de overlast van vliegverkeer van Schiphol. Inwoners kunnen voor informatie en klachten contact opnemen met het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol via hun website <sup>39</sup> .   |
| 46 | 1214 KW | Als inspraakreactie is geschreven: "being"   | Waarvan akte.   |
| 47 | 1215 DB | Is weer teleurgesteld in het vertrouwen in de politiek.  | Waarvan akte.   |
| 48 | 1216 MC | Is tegen het opofferen van natuurgebieden voor bebouwing zolang er nog leegstand is op oude, slecht ontwikkelde bedrijventerreinen.  | Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ".   |

## organisatie 3.2 inspraakreacties van organisaties

## beantwoording

<sup>35</sup> <http://www.hilversumkijktvooruit.nl/participatie/>

<sup>36</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/262/uitvoeringsprogramma/>

<sup>37</sup> <http://www.hilversum.nl/dsresource?type=pdf&objectid=gured4:202290&versionid=&subobjectname>

<sup>38</sup> [http://zoekdienst.overheid.nl/ICTU\\_Website/ONL/ONLbijiindebuurt.aspx?gcode=g10](http://zoekdienst.overheid.nl/ICTU_Website/ONL/ONLbijiindebuurt.aspx?gcode=g10)

<sup>39</sup> [www.bezoekbas.nl](http://www.bezoekbas.nl).

49.1	Provincie Noord-Holland	Waardering voor de realistische wijze waarop de ambities worden ingevuld rekening houdend met de Provinciale Structuurvisie 2040.	Waarvan akte.
49.1		Attendeert op de nieuwe Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.	Waarvan akte.
50	Gemeente Laren	Verzoekt om nader overleg over de ontwikkeling Anna's Hoeve.	In het kader van het Masterplan Anna's Hoeve <sup>40</sup> wordt overleg gevoerd met de gemeente Laren.
51.1	Brandweer Gooi en Vechtstreek	Wijst op de wettelijke adviesrol van de brandweer bij het opstellen van bestemmingsplannen.	Waarvan akte.
51.2		Het toestaan van verschillende functies op bedrijventerreinen kan verhoging van het veiligheidsrisico's tot gevolg hebben.	Bij de uitwerking in bestemmingsplannen <sup>41</sup> maakt het veiligheidsaspect onderdeel uit van de wettelijk verplichte onderzoeken en wordt het betrokken bij het maken van afwegingen.
51.3		Ter beperking van externe veiligheidsrisico's bij bedrijven en het transport van gevaarlijke stoffen wordt geadviseerd om algemeen beleid vast te stellen dat dient als leidraad bij het opstellen van bestemmingsplannen.	Momenteel worden alle bestemmingsplannen <sup>42</sup> geactualiseerd waarbij het streven is om alle plannen uiterlijk 1 juli 2013 vast te stellen.
51.4		Bij de inrichting van (30 km) woonwijken moet gelet worden op een optimale bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten; met extra aandacht voor het parkeren in de openbare ruimte.	Met de afronding in 2013 van de Hilversumse verkeersplannen 'Plan Wegen' <sup>43</sup> , 'Verder met Wegen' <sup>44</sup> en het 'Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o.' <sup>45</sup> is er een einde gekomen aan de herinrichting van woonwijken tot 30 km/h-gebieden. Er is géén budget meer voor aanpassing van bestaande wijken. Nieuwe woonwijken, zoals Anna's Hoeve, worden ingericht conform de landelijke richtlijnen van het programma 'duurzaam veilig' <sup>46</sup> . De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten zijn hierbij vanzelfsprekend uitgangspunt. In nieuwe woonwijken wordt ook het parkeren dusdanig gesitueerd en gedimensioneerd dat de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten maximaal gewaarborgd blijft.

<sup>40</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/270/annas-hoeve/>

<sup>41</sup> [http://www.hilversum.nl/Nieuws/Bestemmingsplannen\\_op\\_internet](http://www.hilversum.nl/Nieuws/Bestemmingsplannen_op_internet)

<sup>42</sup> [http://www.hilversum.nl/Nieuws/Bestemmingsplannen\\_op\\_internet](http://www.hilversum.nl/Nieuws/Bestemmingsplannen_op_internet)

<sup>43</sup> [www.hilversumbeterbereikbaar.nl/files/Plan-Wegen-juni-1995.pdf](http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/files/Plan-Wegen-juni-1995.pdf)

<sup>44</sup> [www.hilversumbeterbereikbaar.nl/files/Verder-met-Wegen-jan1999.pdf](http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/files/Verder-met-Wegen-jan1999.pdf)

<sup>45</sup> <http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/>

<sup>46</sup> [http://nl.wikipedia.org/wiki/Duurzaam\\_Veilig](http://nl.wikipedia.org/wiki/Duurzaam_Veilig)

- |      |  |   |   |
|------|--|---|---|
| 52.1 | Provinciaal Waterleiding-bedrijf Noord-Holland | Vraagt om in de openbare gebied voldoende ruimte op te nemen voor ondergrondse infrastructuur; met extra aandacht voor de 700 mm transportleiding.  | In het bestaand bebouwd gebied is de ruimte voor ondergrondse infrastructuur reeds bepaald en in de regel beperkt. In nieuw te ontwikkelen (dynamische) gebieden <sup>47</sup> is het uitgangspunt dat gebiedsontsluitingswegen worden voorzien van vrijliggende fiets- en voetpaden (van beide 1,5 meter breed). Ons inziens is dit voldoende breed om ook grote waterleidingen, zoals de 700mm transportleidingen, onder het fiets- en voetpad te leggen.   |
| 52.2 |  | Verzoekt om overleg alvorens het plan wordt geëffectueerd. Ingeval van nieuwbouw moet al in een vroeg stadium worden nagedacht over de noodzakelijke drink- en bluswatervoorzieningen.                    | Bij de inrichtingsplannen van de dynamische gebieden <sup>48</sup> (ontwikkelingsgebieden) worden standaard alle partners en belanghebbenden uitgenodigd om mee te participeren. De noodzakelijkheid van drink- en bluswatervoorzieningen is, evenals de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten, daarbij uitgangspunt.   |
| 53.1 | Goois Natuur-reservaat                         | Verzoekt om de status van de EHS op te nemen overeenkomstig de provinciale structuurvisie cq het natuurgebiedsplan. En om de status van beschermde gebieden conform de Natuurbeschermingswet op te nemen. | In het GroenbeleidsPlan Hilversum 2030 <sup>49</sup> zijn (in hoofdstuk 12.2) de Ecologische HoofdStructuur en (in hoofdstuk 12.3) de beschermde natuurmonumenten opgenomen. In de Structuurvisie Hilversum 2030 is op kaart <sup>50</sup> de begrenzing van de EHS uit het Groenbeleidsplan Hilversum 2030 overgenomen. Hiermee is de hoofdlijn van het beschermde gebieden in Hilversum in de structuurvisie opgenomen. De in de structuurvisie getoonde kaarten zijn indicatief <sup>51</sup> en niet bedoeld om de begrenzingen in juridische zin exact vast te leggen. Voor nadere details, zoals de verschillende statussen van de gebieden binnen deze EHS, wordt middels een zgn. hyperlink rechtstreeks doorverwezen naar het Groenbeleidsplan Hilversum 2030. |
| 53.2 |  | Verzoekt om de ecologische verbindingzone op te nemen in de gebiedsontwikkeling Crailo.   | De hoofdlijnen van het 'Groenbeleidsplan Hilversum 2030' <sup>52</sup> zijn overgenomen in de 'Structuurvisie Hilversum 2030'. Zo zijn alle ecoducten en ecotunnels, conform het Groenbeleidsplan Hilversum 2030, overgenomen in de structuurvisie <sup>53</sup> . Voor meer gedetailleerde informatie, zoals nieuwe gewenste en bestaande ecologische verbinden binnen plangebieden (Crailo, Zonnestraal etc.), wordt middels een zgn. hyperlink rechtstreeks doorverwezen naar het Groenbeleidsplan Hilversum 2030.   |

<sup>47</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/255/dynamische-gebieden/>

<sup>48</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/255/dynamische-gebieden/>

<sup>49</sup> <http://www.hilversum.nl/dsresource?type=pdf&objectid=gured4:202290&versionid=&subobjectname>

<sup>50</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/215/groen-buitengebied/>

<sup>51</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/216/hilversum-kiest/>

<sup>52</sup> <http://www.hilversum.nl/dsresource?type=pdf&objectid=gured4:202290&versionid=&subobjectname>

<sup>53</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/241/ecologie/>

- |      |   |  |
|------|---|--|
| 53.3 | Woningbouw en nieuwe infrastructuur op Anna's Hoeve, Philipsterrein, Linschotenlaan en Monnikenberg mag niet ten koste gaan van landschappelijke, natuur, cultuur-historische en recreatiewaarden van GNR gebieden. Eventuele negatieve effecten moeten worden gecompenseerd. | Genoemde ontwikkelingen zijn alle geprojecteerd binnen het bestaande bebouwde gebied, juist om te voorkomen dat verdere verstedelijking plaats gaat vinden in het buitengebied. Bij het ontwikkelen en uitwerken van de betreffende plannen wordt gelet op de genoemde aspecten en waarden.  |
| 53.4 | Bij Monnikenberg graag vermelden dat het GNR landgoed onderdeel is van de ecologische hoofdstructuur en verbindingzone. Het fietsrondje Hilversum niet over het ecoduct maar onder de spoorlijn door.   | De structuurvisie verwijst naar de hoge natuurwaarden en de ecologische en recreatieve verbindingen bij Monnikenberg <sup>54</sup> . De begrenzing van de EHS wordt op kaart nog aangepast (uitgebreid) overeenkomstig de besluitvorming van de provincie over de het gelijktrekken van de verschillende grenzen in het gebied Monnikenberg.<br>De verbindende schakel in het fietsrondje van Anna's Hoeve naar Monnikenberg wordt gerealiseerd in de vorm van een fietspad in combinatie met het ecoduct over het spoor dan wel in de vorm van een fietstunnel onder het spoor door. De uitwerking vindt naar verwachting plaats in het kader van het project HOV.<br>Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ". |
| 53.5 | Een eventuele rechtstreekse doortrekking van de Noodweg naar de A27 door het beschermde en GNR natuurgebied is niet aanvaardbaar.   | Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".  |
| 53.6 | De visie suggereert een verkeerskundige opwaardering van Raaweg en Noodweg. In dat geval mogen de Inc-waarden niet worden aangetast op moet compensatie plaatsvinden.   | Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".  |
| 53.7 | Zonnestraal en Raabos vormen een ecologische schakel tussen de Hoorneboegseheide en het weidegebied van de 's Gravelandsevaart.   | Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ".  |

<sup>54</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/236/groen-in-de-dynamische-gebieden/>

53.8	Is tegen hoogbouw op het Media Park voorzover deze zichtbaar is vanaf GNR natuurgebied. En pleit in het algemeen voor terughoudendheid bij hoogbouw ter behoud van het illusielandschap.	Alle nieuwe locaties waar nog hoogbouw (hoger dan 25 meter) mogelijk is, zijn reeds vastgelegd in bestemmingsplannen <sup>55</sup> . Zo ook voor het Media Park. Concreet mag in het Media Park op enkele locaties boven de boomgrens, namelijk 30 meter, worden gebouwd. Alle gebieden waar middels een vastgesteld bestemmingsplan c.q. vastgestelde randvoorwaarden hoger dan de boomgrens mag worden gebouwd zijn in de structuurvisie <sup>56</sup> aangegeven in tekst alsmede als op kaart. Voor alle overige gebieden geldt in principe een maximale bouwhoogte van de boomgrens.
53.9	Verzoekt om de stichting GNR expliciet in de visie te noemen als eigenaar/beheerder van natuurgebieden rondom Hilversum en als instantie waaraan natuurgebieden worden overgedragen.	Natuurgebieden kunnen eigendom zijn van verschillende natuurorganisatie. Ook Vereniging Natuurmonumenten beheert en bezit natuurgebieden op Hilversums grondgebied. Zowel in de 'Structuurvisie Hilversum 2030' als in het GroenbeleidsPlan Hilversum 2030 <sup>57</sup> wordt daarom bewust gesproken van natuurorganisaties. Het beleid van de gemeente Hilversum, conform het Groenbeleidsplan Hilversum 2030, is om alle gebieden binnen de ecologische hoofdstructuur (zowel in bezit van derden als in bezit van de gemeente Hilversum) over te dragen aan of te laten verwerven door natuurorganisaties.
54	De Alliantie	Verwijst naar de bijdrage die mede namens de andere corporaties is ingebracht in het expertiseteam.
55.1	Hilversumse Historische Kring Albertus Perk	Heeft met instemming kennis genomen van het voorontwerp en constateert dat haar inbreng via het expertiseteam voor een belangrijk deel is verwerkt. Verzoekt om aandacht te blijven houden voor:
55.2	Koesteren en versterken van groen, monumenten en stedenbouwkundige kwaliteiten.	Waarvan akte.  Waarvan akte.  Twee van de vijf expliciete thema's in de Structuurvisie Hilversum 2030 zijn het behoud en versterken van 'groen buitengebied' <sup>58</sup> en 'stedenbouw en architectuur' <sup>59</sup> . Verdichting vindt voornamelijk plaats in de zogenaamde dynamische gebieden <sup>60</sup> . In de overige gebieden <sup>61</sup> wordt de bestaande structuur en de bestaande schaal gekoesterd.

<sup>55</sup> [http://www.hilversum.nl/Nieuws/Bestemmingsplannen\\_op\\_internet](http://www.hilversum.nl/Nieuws/Bestemmingsplannen_op_internet)

<sup>56</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/260/hoogbouw/>

<sup>57</sup> <http://www.hilversum.nl/dsresource?type=pdf&objectid=gured4:202290&versionid=&subobjectname>

<sup>58</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/215/groen-buitengebied/>

<sup>59</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/226/stedenbouw-en-architectuur/>

<sup>60</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/255/dynamische-gebieden/>

<sup>61</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/253/dorp-en-stad/>



55.3	Behoud omringende natuur, geen bebouwing buiten bebouwde kom en alleen verdichten in de dynamische gebieden.	In het buitengebied <sup>62</sup> is geen sprake van verdergaande verstedelijking.
55.4	Versterken van de belangrijke routes in het centrum: Station-Kerkbrink en Gooilandplein-Langgewenst.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">het centrum</a> ".
55.5	Cultuurhistorische verkenning bij bestemmingsplannen met (rijks)monumenten of beschermde gezicht.	Bij de uitwerking in bestemmingsplannen <sup>63</sup> wordt onderzoek gedaan naar het aspect cultuurhistorie en wordt dit aspect betrokken bij de afweging.
55.6	Bevorderen van de zichtbaarheid van monumenten.	Deze suggestie wordt nader bezien bij de uitwerking van het monumentenbeleid <sup>64</sup> .
56	Naerdincklant Archeologie Gooi en Vechtstreek	De beschrijving van de (bestaande) cultuurhistorische en archeologische waarden is opgenomen in de kenschets die ten behoeve van de structuurvisie is opgesteld. Via de structuurvisiewebsite <sup>65</sup> is de kenschets <sup>66</sup> te raadplegen evenals de website <sup>67</sup> met informatie over alle monumenten in Hilversum.
57.1	Fietsersbond afdeling Hilversum en omstreken	De beschrijving van de (bestaande) cultuurhistorische en archeologische waarden is opgenomen in de kenschets die ten behoeve van de structuurvisie is opgesteld. Via de structuurvisiewebsite <sup>65</sup> is de kenschets <sup>66</sup> te raadplegen evenals de website <sup>67</sup> met informatie over alle monumenten in Hilversum.
	Verzoekt een apart hoofdstuk op te nemen over het aardkundig en cultureel erfgoed, waaronder te begrijpen historische geografie, archeologie, cultuurlandschap en gebouwde monumenten. Hilversum wordt gezien als een van de rijkste erfgoedgemeenten van Nederland. Dit erfgoed moet een drager zijn voor de toekomstige ontwikkeling. De specifieke wordingsgeschiedenis geeft Hilversum een eigen identiteit. Het kennen, waarderen en respecteren daarvan geeft een belangrijke meerwaarde aan de eigen woon- en leefomgeving.	In de structuurvisie is geen sprake van het opheffen van (hoofd-)fietsroutes. Wél is het zo dat het compacte centrum <sup>68</sup> geheel voetgangersdomein wordt om conflicten tussen (brom-)fietsers en voetgangers in de toekomst te voorkomen en een kwaliteitsverbetering in het verblijfsgebied te realiseren. Voor de zuid-noord route betekent dit dat de fietsers vanaf het Gooilandplein naar het Langgewenst de route moeten volgen: Groest-Zuid – Spuisteeg - Kampstraat – Schapenkamp - Stationsstraat- Langgewenst of fietspad ‘Langs de Lijn’. Aan westzijde van het Schapenkamp ter hoogte van Silverpoint kan daarbij gedacht worden aan een fietspad in twee richtingen. Dit is op zich een logische route, die thans ook al regelmatig gebruikt wordt op de twee marktdagen in de week waarop op grote delen van de dag niet over het noordelijke deel van de Groest gefietst kan worden. Fietsers gebruiken dan ook al bovenstaande route. Ook als er evenementen zijn op de
	Signaleert een trendbreuk met het fietsbeleid van de afgelopen jaren waarin vele verbeteringen zijn gerealiseerd. Maakt bezwaar tegen het opheffen van belangrijke fietsroutes door het centrum, met name die via Groest en via de Kerkbrink. Ook is onduidelijk hoe de fietsers tussen de Kerkbrink en de Stationstunnel moeten rijden op de Groest nabij het Politiebureau.	

<sup>62</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/215/groen-buitengebied/>

<sup>63</sup> [http://www.hilversum.nl/Nieuws/Bestemmingsplannen\\_op\\_internet](http://www.hilversum.nl/Nieuws/Bestemmingsplannen_op_internet)

<sup>64</sup> [http://www.hilversum.nl/Vrije\\_tijd\\_en\\_toerisme/Architectuur\\_en\\_kunst/Monumenten](http://www.hilversum.nl/Vrije_tijd_en_toerisme/Architectuur_en_kunst/Monumenten)

<sup>65</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/216/hilversum-kiest/>

<sup>66</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/art/uploads/files/Kenschets%20Structuurvisie%20maart%202012.pdf>

<sup>67</sup> [http://www.hilversum.nl/Vrije\\_tijd\\_en\\_toerisme/Architectuur\\_en\\_kunst/Monumenten/Monumenten\\_in\\_kaart](http://www.hilversum.nl/Vrije_tijd_en_toerisme/Architectuur_en_kunst/Monumenten/Monumenten_in_kaart)

<sup>68</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/251/centrum/>

57.2                   Gevraagd wordt om buiten de openingstijden van de winkels het voetgangersgebied voor fietsers open te stellen.

58   Vereniging Platform Gehandicapten en Chronisch Zieken Hilversum           Mensen met een (fysieke) beperking moeten de mogelijkheid hebben om deel te nemen aan de maatschappij. Gepleit wordt om de beginselen van bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid overal toe te passen. Bij de (basis)voorzieningen, in de woningbouw, in de openbare ruimte, op werkplekken en in de natuur. Het centrum en de centrumvoorzieningen verdienen extra aandacht (openbaar vervoer, cultuur, horeca, zorg en welzijn). Een en ander kan worden geëffectueerd via de gemeentelijke regierol bij de ruimtelijke inrichting.

59.1   Vereniging Vrienden van 't Gooi           De vereniging is enerzijds positief over de toegankelijkheid en leesbaarheid van de structuurvisie, maar signaleert anderzijds een gebrek aan (gekwantificeerde) duidelijkheid over wat de concrete beleidsvoornemens van de gemeente zijn. Vraagt een nadere toelichting en uitleg over de juridische status.

59.2                   Gevraagd wordt om een nadere toelichting en uitleg omtrent de juridische status van het uitvoeringsprogramma en de lijst van uitvoeringsprojecten, alsmede de onderlinge relatie tussen beide.

Groest- Langgewenst (o.a. kermis, Hilversum Alive, City Run etc.) kan er over de Groest een aantal dagen niet gefietst worden.

De Oost-West route blijft geheel in tact. De hoofdfietsroute blijft dus: Stationstunnel, Kampstraat, Spuisteeg, Herenstraat, Kerkbrink, Havenstraat/Vaartweg.

Er is en komt ook geen onduidelijkheid in de Oost-West route op de Groest nabij het Politiebureau. De bestaande fietsverbinding Spuisteeg-Herenstraat (via een heel klein stukje Groest) blijft bestaan.

Bij de nadere uitwerking en herinrichting van het compacte centrum<sup>69</sup> wordt dit in overweging genomen.

Daar waar in de structuurvisie gesproken wordt over toegankelijkheid is tevens bedoeld bereikbaar en bruikbaar. Dit aspect wordt betrokken bij de inrichting van de openbare ruimte. Het maakt onderdeel uit van het integrale ontwerp.

De status<sup>70</sup> van de structuurvisie is aangegeven op de website en correct geciteerd door de insprekers. Het geven van een andere toelichting komt de duidelijkheid niet ten goede.

Het uitvoeringsprogramma<sup>71</sup> geeft aan welke activiteiten de gemeente onderneemt om de in de structuurvisie aangegeven ontwikkelingen te realiseren of te bevorderen. Het uitvoeringsprogramma is gefaseerd in de tijd. De overzichtstabel<sup>72</sup> beschrijft op indicatieve wijze de mogelijke concrete, fysieke veranderingen bij uitvoeringsprojecten. De overzichtstabel maakt geen onderdeel uit van de structuurvisie zoals die in de inspraak is gebracht.

<sup>69</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/251/centrum/>

<sup>70</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/216/hilversum-kiest/>

<sup>71</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/262/uitvoeringsprogramma/>

<sup>72</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/art/uploads/files/Uitvoeringsprojecten%202012%20-%202030.pdf>

- 59.3 Gevraagd wordt om een zo concreet en specifiek mogelijk totaaloverzicht van alle beleidsbesluiten en beleidspunten in de structuurvisie.
- 59.4 Is tegenstander van het herinrichtingsplan voor het vliegveld met asfaltering van start- en landingsbanen en verzoekt dit voornemen uit de structuurvisie te schrappen. Een eventueel plan tot asfaltering dient in elk geval te worden besproken in de (opvolger van de) Commissie Milieuhygiëne Hilversum.
- 59.5 Vraagt een nadere (juridische) toelichting op het begrip "dynamische gebied buiten bestaand bebouwd gebied". Verzoekt voor dergelijke gebieden tenminste concrete en harde randvoorwaarden op te nemen inzake de realisatie van ecologische verbindingzones en teruggave van een minimale hoeveelheid hectare aan de natuur.
- 59.6 Verzoekt op de kaart de begrenzingen van het bestaand bebouwd gebied resp. het bedrijventerrein Kerkelanden Zuid en het Raabos nauwkeuriger in overeenstemming te brengen met de huidige situatie en het bestemmingsplan Buitengebied.
- 59.7 Verzoekt om de Zuiderheideweg en alle elementen daarvan uit de structuurvisie te verwijderen.
- De structuurvisie is een integrale visie op hoofdlijnen. Het opnemen van "juridische" regels en besluiten past niet bij het hogere abstractieniveau
- Zie de algemene beantwoording betreffende het "[vliegveld](#)".
- In het buitengebied is geen sprake van verdergaande verstedelijking. Bij herontwikkeling van de dynamische gebieden<sup>73</sup> in het buitengebied zijn delen daarvan teruggegeven aan de natuur, als dat wenselijk en mogelijk<sup>74</sup> is.
- Zie de algemene beantwoording betreffende het "[groenbeleidsplan](#)".
- Zie de algemene beantwoording betreffende "[verbinding optimaliseren](#)".

<sup>73</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/255/dynamische-gebieden/>

<sup>74</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/215/groen-buitengebied/>

- 59.8                   Gevraagd wordt om de gemeentelijke visie op het Hilversumse hoofdfietsnetwerk en de openbaar vervoerroutes alvorens belangrijke delen daarvan (in het centrum) worden geschrapt.
- Voor het fietsroutenetwerk wordt verwezen naar het antwoord op de inspraakreactie van de [Fietsersbond](#) (57.1). Er worden immers geen (hoofd-) fietsroutes opgeheven, hoogstens deels op onderdelen iets verlegd. Zo kan de fietsroute 's-Gravelandseweg – Langestraat voor fietsers ook bereden worden via de Oude Torenstraat en de Brinkweg, waar fietspaden aanwezig zijn. Het niet meer kunnen fietsen over de Kerkbrink in noord-zuidrichting komt de verblijfskwaliteit en de veiligheid voor de voetgangers aanmerkelijk ten goede en de route is nauwelijks om en ook veilig.
- Ook de hoofdbusroutes worden op hoofdlijnen niet opgeheven. De bussen van en naar het station die thans over de Kerkbrink rijden, kunnen ook via de Brinkweg en de Langestraat enigszins verlegd worden. Bij de uitwerking kan dit in overleg nader gedetailleerd worden. Er blijven ook haltes nabij de Kerkbrink
- Ook hierbij is gekozen voor een kwaliteitsslag op de Kerkbrink, waardoor zowel de verblijfskwaliteit (de sfeer van het 'oude dorp' als de veiligheid voor de voetgangers (en de fietsers) duidelijk verbetert.
- 59.9                   Gevraagd wordt om de gemeentelijke visie op het Hilversumse openbaar vervoer-netwerk in 2030 alvorens belangrijke delen daarvan (in het centrum) worden geschrapt.
- De visie op terugdringen van autoverkeer en het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen, zoals vastgelegd in het 'Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o'<sup>75</sup>, blijft onverkort van kracht. Actualisering vindt plaats bij de uitwerking van de structuurvisie verkeer en vervoer. Zie ook de algemene beantwoording betreffende "[het centrum](#)".
- 59.10                  Er wordt in twee richtingen een autoverkeersroute via de Schapenkamp gecreëerd, die ook voorrang moet verlenen aan de overstekende voetgangers van en naar het station. Hierdoor wordt tevens de kruising met de kleine spoorbomen extra belast. Gevraagd wordt om onderliggende verkeersmodellenberekeningen en overige onderbouwingen hiervoor.
- Voor de overwegingen om op een deel van de centrumring weer twee-richtingenverkeer in te voeren wordt verwezen naar de algemene beantwoording betreffende "[het centrum](#)".
- Belangrijk is inderdaad dat er een duidelijke en veilige overstek komt vanuit het station (en de stationstunnel) naar het centrum.
- Twee-richtingverkeer over de oostelijke centrumring geeft volgens voorlopige verkenning juist een lagere belasting van het knelpunt kleine spoorbomen en minder verkeer door de wijk Over 't Spoor en langs het Oosterspoorplein. Dit draagt bij aan het oplossen van het veiligheidsknelpunt kleine spoorbomen, met name voor fietsers en voetgangers.
- Bij de uitwerking van de structuurvisie centrum worden nadere en

<sup>75</sup> <http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/>

gedetailleerde verkeers-, geluid- en luchtkwaliteitsonderzoeken uitgevoerd, waarbij de plussen en de minnen tegen elkaar worden afgewogen alvorens definitieve besluitvorming over wegconstructies plaats vindt. De gevraagde onderzoeken komen in dat kader beschikbaar.

- 59.11 In het belang van het Gooise illusielandschap wordt ervoor gepleit om aan de randen niet hoger dan de feitelijke boomgrens te bouwen, en in sommige gevallen een lagere bouwhoogte aan te houden dan 25 meter.
- 60 LTO Noord Pleit voor ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw, met name voor schaalvergroting en verbreding met nevenactiviteiten op het gebied van natuur, educatie en recreatie.
- 61.1 Winkeliers vereniging Gooische Brink Het winkelgebied in het centrum zal zeer aantrekkelijk moeten zijn. Sfeer en beleving zijn daarin kernpunten Een gevarieerd winkelaanbod, informatie en routes zijn belangrijke ingrediënten. Ook Media is een belangrijk thema. Gepleit wordt voor een ‘binnenstadsplatform’ met winkeliers en de gemeente. In samenwerking met het Media Park moeten commerciële partijen, de gemeente en de VVV hier budget voor vrijmaken.
- 61.2 Winkeliers vereniging Gooische Brink Het Media Park en het centrum moeten veel meer van elkaar profiteren en dit moet gebruikt worden in de Citymarketing. Horeca in het Media Park mag niet ten koste gaan van de horeca in het centrum. In het Media Park moet het centrum ook meer gepromoot worden. Suggesties worden gedaan voor ‘groene fietsen’ een heldere wandel- en fietsroute tussen Media Park en centrum en wellicht gratis treinvervoer van het Media Park van en naar het centrum.
- Met uitzondering van de hoogteaccenten<sup>76</sup> waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden wordt als maximum aangehouden 25 meter. Dit is mede gedaan omdat besloten is het buitengebied te vrijwaren van verdergaande verstedelijking. Op individuele locaties kan besloten worden om een lagere bouwhoogte aan te houden. De feitelijke boomgrens of de afwezigheid van bomen kan daarbij een rol spelen.
- Ook voor landbouwgebieden wordt ruimte geboden voor flexibiliteit (Ja, tenzij<sup>77</sup>). Eventuele functiewijzigingen mogen niet ten koste gaan van de natuur en evenmin mag sprake zijn van verdergaande verstedelijking<sup>78</sup>.
- De structuurvisie beoogt een levendig, bruisend en aantrekkelijk en compact centrum<sup>79</sup> te laten ontstaan. Juist de verschillende sferen in het centrum dragen bij aan die aantrekkelijkheid en identiteit. Om te komen tot dit centrum is samenwerking met ondernemers, maar ook met bewoners en vastgoedeigenaren essentieel.
- Zowel het Media Park als het centrum zijn beeldbepalende en karakteristieke dynamische gebieden<sup>80</sup> in Hilversum. Beide met hun eigen kwaliteiten en aantrekkingskracht. Beide gebieden moeten elkaar kunnen versterken, aanvullen en elkaar niet beconcurreren. Een overleg in het kader van citymarketing kan hierin nuttig bijdragen.

<sup>76</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/260/hoogbouw/>

<sup>77</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/227/uitvoering/>

<sup>78</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/215/groen-buitengebied/>

<sup>79</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/251/centrum/>

<sup>80</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/255/dynamische-gebieden/>

- 62 Ondernemers- Men vreest dat door het instellen van tweerichtingverkeer meer  
vereniging autoverkeer, minder parkeerplaatsen en een mindere veiligheid voor  
Emmastraat voetgangers en fietsers ontstaat. Men vreest ook opstoppingen bij de  
rotonde op het Gooilandplein omdat het verkeer uit de Langestraat  
voorrang heeft op de Emmastraat. De ruimte voor Gooiland wordt  
kleiner om ruimte te maken voor een nieuwe weg.  
De structuurvisie spreekt over idealen en het oplossen van knelpunten,  
maar dat veroorzaakt knelpunten aan de andere kant.  
Men wil graag bij de ontwikkelingen betrokken blijven.

Voor de overwegingen om op een deel van de centrumring weer twee-  
richtingenverkeer in te voeren wordt verwezen naar de algemene  
beantwoording betreffende "[het centrum](#)".  
Eén van de overwegingen is dat de Emmastraat weer de radiaal-functie krijgt  
die het tot eind jaren 90 van de vorige eeuw had. Ruimtelijk-functioneel is  
dit de meest logische route naar het centrum, langs twee monumentale  
gebouwen Gooiland en Vituskkerk, met een directe toegang naar de  
parkeergarage Hilvertshof via de Groest-Zuid.  
Het functioneren van de rotonde Gooilandplein is een aandachtspunt. Twee-  
richtingenverkeer hoeft niet bij voorbaat een verslechtering te betekenen  
omdat de verkeersstromen evenwichtiger worden verdeeld.  
Dit wordt met behulp van verkeersmodellen onderzocht. Bij de uitwerking  
van de structuurvisie centrum worden nadere en gedetailleerde verkeers-,  
geluid- en luchtkwaliteitsonderzoeken uitgevoerd, waarbij de plussen en de  
minnen tegen elkaar worden afgewogen alvorens definitieve besluitvorming  
over wegconstructies plaats vindt.  
Terecht wordt opgemerkt dat het instellen van twee-richtingverkeer<sup>81</sup> in de  
Emmastraat meer autoverkeer gaat opleveren en gevolgen heeft voor de  
inrichting van de openbare ruimte. Bij een herinrichting is de veiligheid voor  
alle weggebruikers, dus zeker ook voor de voetgangers en de fietsers, van  
groot belang. Maar ook de verblijfskwaliteit (denk ook aan de een groene  
inrichting) is van belang voor een economisch goed functionerende  
Emmastraat.  
Bij de uitwerking en planvorming wordt de ondernemingsvereniging zeker  
betrokken om te komen tot optimaal resultaat.

---

<sup>81</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/251/centrum/>

- 63.1 Syntrus Achmea Gebied Kerkbrink dient onderscheidend te zijn. Chiquere winkels hoeven niet persé. Activiteiten en evenementen kunnen dit troosteloze plein meer verlevendigen. Kerkbrink moet voetgangersgebied worden waarbij fietser te gast is. Het Oude Raadhuis en de Kerk dienen een toegevoegde waarde te gaan leveren aan de verhoging van de verblijfskwaliteit van de Kerkbrink.  
De binnenstad dient goed bereikbaar te zijn voor alle wijzen van vervoer. De uitstraling moet hoogwaardig zijn met aandacht voor bestrating, straatmeubilair, verlichting en groen.  
De Herenstraat is ook een aanloopstraat.  
De ontwikkeling van het Langgewenst trekt de compactheid uit elkaar. Grootschalige winkelformules bij voorkeur in kernwinkelgebied concentreren.  
Fietsvoorzieningen evenwichtig verspreiden en niet alleen op Groest-Zuid en Stationsstraat.
- Zie de algemene beantwoording betreffende "[het centrum](#)".  
Genoemde suggesties zijn waardevol en worden betrokken bij het uitwerken van de structuurvisie centrum.
- 63.2 Syntrus Achmea Bij het parkeren mag het ambitieniveau omhoog: aantrekkelijk, goed bereikbaar, signing, moderne voorzieningen, duurzaam, heldere entrees etc. De gemeentelijke garages zouden hiervoor kunnen worden gebruikt. In de garages ook het thema Hilversum Mediastad en de aantrekkelijkheid van Hilversum laten zien.  
Bij Multimedia mag het ambitieniveau ook omhoog. WiFi in 2030 is veel te laat. Ambitie: Hilversum moet als multimediastad voorop lopen met ontwikkelingen op dat gebied.  
Voor de realisatie is een stichting/organisatie voor de binnenstad nodig, een soort Citymanagement. Het doel is meer bezoekers in de binnenstad te krijgen en te houden en Hilversum op de kaart te zetten bij bewoners van Hilversum en consumenten uit de regio.  
Wil als belegger/eigenaar hier graag een bijdrage aan leveren.
- De kwaliteiten van Hilversum als Mediastad<sup>82</sup> zullen in de toekomst ook in het centrum meer tot uitdrukking komen. In het winkel- en horeca aanbod, in de openbare ruimte en in parkeergarages. In dat opzicht wordt de ambitie onderschreven dat Hilversum op het gebied van de multimedia in Nederland voorop moet lopen en dat gratis WiFi in het centrum al veel eerder aanwezig zal zijn dan in 2030.  
De samenwerking met onder andere ondernemers en vastgoedeigenaren is een voorwaarde om een aantrekkelijk centrum<sup>83</sup> te kunnen realiseren. Hierbij is het van belang om ook de bewoners en bezoekers te betrekken, zodat er veel draagvlak ontstaat bij het transformeren van het centrum<sup>84</sup> tot de bruisende ontmoetingsplek van de stad zoals in de Structuurvisie wordt beschreven.

<sup>82</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/224/mediastad-creatieve-sector/>

<sup>83</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/245/imago/>

<sup>84</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/251/centrum/>

64	Grafisch Atelier Rutger Paets	Vraagt aandacht voor het plan om het Grafisch Atelier onder te brengen in de leegstand St Aloysiusgebouw.	De Structuurvisie Hilversum 2030 doet geen uitspraken op perceelsniveau <sup>85</sup> . Voor de invulling van het St. Aloysiusgebouw wordt een aparte visie opgesteld. In dit kader wordt gezien of het plan van het Grafisch Atelier haalbaar en inpasbaar is.
65	Collage-vastgoed	Maakt bezwaar tegen de verbreding van de Raaweg in verband met de ontwikkeling van "Buitenplaats de Wilde Roos" in Loosdrecht.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".
66	Boekel de Nerée	Vraagt namens haar cliënt overleg over een bestemmingswijziging van bouwmarkt naar supermarkt van een perceel op het Havenkwartier.	De structuurvisie doet geen uitspraken over de bestemming van individuele kavels <sup>86</sup> . Met de betrokken ondernemer wordt overleg gevoerd in het kader van de herstructurering van het Havenkwartier <sup>87</sup> .
67.1	Werkgroep Raabos	Maakt bezwaar tegen aantasting Raabos door aanleg nieuwe weg en uitbreiding bedrijventerrein.	Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ".
67.2	Werkgroep Raabos	Pleit voor overdracht van het Raabos aan het GNR, inclusief het terreingedeelte dat eigendom is van de familie Matser.	Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ".
68.1	Vereniging tot behoud van Anna's Hoeve	Maakt bezwaar tegen het voornemen om minimaal 5000 nieuwe woningen te realiseren.	Het aantal van 5000 woningen is in de kenschets <sup>88</sup> genoemd. De structuurvisie gaat uit van een lager netto totaal aantal nieuwe woningen, namelijk tussen de 3600 en 4500 woningen <sup>89</sup> . Dit aantal sluit aan op het (regionale) woningbouwprogramma <sup>90</sup> en is nodig om te voorzien in de autonome behoefte. De lopende projecten zijn goed voor 2600 woningen. Voor de overige woningen wordt ruimte gevonden in het bestaande stedelijk gebied. Bijvoorbeeld door inbreiding, door herontwikkeling van leegstaande panden of op vrijkomende locaties. Ook door woningsplitsing, bijvoorbeeld van grote monumentale villa's, zijn extra woningen toegevoegd.

<sup>85</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/216/hilversum-kiest/>

<sup>86</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/216/hilversum-kiest/>

<sup>87</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/268/havenkwartier/>

<sup>88</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/art/uploads/files/Kenschets%20Structuurvisie%20maart%202012.pdf>

<sup>89</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/220/woningbouwprogramma/>

<sup>90</sup> <http://www.noord-holland.nl/web/file?uuid=c32f19db-347b-4130-8152-837e4d615683&owner=f22bc2f4-2ebd-4086-8aa8-7e9c95211aca&contentid=14443>



68.2	Vereniging tot behoud van Anna's Hoeve	Pleit voor het behoud van de natuurgebieden rondom Hilversum en maakt bezwaar tegen het verleggen van de rode contour als mogelijk draaiknop voor het realiseren van de verschillende ambities.	In het buitengebied is geen sprake van verdergaande verstedelijking. De rode contour <sup>91</sup> (oftewel de begrenzing van bestaand bebouwd gebied) is ongewijzigd overgenomen uit de provinciale structuurvisie <sup>92</sup> . De genoemde passage over een mogelijke draaiknop is afkomstig uit de kenschets <sup>93</sup> en niet overgenomen in de structuurvisie.
69	Vereniging tot behoud van het karakter van de Bachlaan	Maakt bezwaar tegen de aanduiding hoofdverkeersweg voor de Doodweg/Bachlaan/Boslaan.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">Bussumergrintweg/Bachlaan</a> ".
70.1	Vereniging De Groene Meren	De vereniging is tegen een (nieuwe) regionale verbinding op de grens van Hilversum-Zuid of door de weilanden van Wijdmeren, als onderdeel van de verkeerbinding tussen N201 en A27.	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".
70.2		De vereniging is tegen het (nieuwe) gedeelte van het fietsrondje Hilversum door de weilanden van Wijdmeren en stelt een alternatief tracé voor door de wijk Kerkelanden.	Zie de algemene beantwoording betreffende het " <a href="#">groenbeleidsplan</a> ".
71.1	Wijk-vereniging De Parken	De vereniging ziet graag een afzonderlijk hoofdstuk in de structuurvisie opgenomen waarin voor het villagegebied wordt ingegaan op de relevante problematieken (verkeer, parkeren, beschermd gezicht, functiewijzing, woonmilieu en groene parels).	Het villagegebied is <u>geen</u> dynamische gebied <sup>94</sup> waarin veel ruimtelijk ontwikkelingen zijn voorzien. Behoud van het huidige karakter staat voorop. In de structuurvisie is dit beschreven onder het kopje 'stads- en dorpsgezicht <sup>95</sup> '. Voor het villagegebied is net als voor de andere woonwijken volstaan met een algemene beschrijving op hoofdlijnen voor goede woongemeente <sup>96</sup> en stedenbouw en architectuur <sup>97</sup> .

<sup>91</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/215/groen-buitengebied/>

<sup>92</sup> <http://www.noord-holland.nl/web/file?uuiid=6cb6624b-5a85-42a8-8cca-da7fe4a0f54d&owner=f22bc2f4-2ebd-4086-8aa8-7e9c95211aca&contentid=12998>

<sup>93</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/art/uploads/files/Kenschets%20Structuurvisie%20maart%202012.pdf>

<sup>94</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/255/dynamische-gebieden/>

<sup>95</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/256/stads-en-dorpsgezichten/>

<sup>96</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/214/goede-woongemeente/>

- 71.2 Maakt bezwaar tegen de aanduiding van de Doodweg/Bachlaan/Boslaan als onderdeel van het hoofdwegennet. Zie de algemene beantwoording betreffende "[Bussumergrintweg/Bachlaan](#)".
- 71.3 Vraagt welke functiewijzigingen in villa's worden beoogd. Is voorstander van het wijzigen naar wonen in plaats van bedrijven. Op de themapagina goede woongemeente<sup>98</sup> staat onder meer: Door de gebruiksmogelijkheden te verruimen wordt leegstand aangepakt en duurzaam herontwikkeld. In 2030 hebben woningen niet alleen een woonfunctie, maar worden ze ook gebruikt om in te werken of om zorg in te ontvangen. Andersom worden waar mogelijk gebruiksmogelijkheden verruimd om leegstand aan te pakken. Bijvoorbeeld (leegstaande) kantoorvilla's kunnen weer een woonfunctie krijgen.
- 71.4 Vraagt om een expliciete bevestiging dat het aantal zorg- of onderwijsinstellingen in het villagegebied wordt teruggebracht. Het terugbrengen van het aantal zorg- of onderwijsinstellingen in het villagegebied is niet als doelstelling opgenomen in het villagegebied. Uitgangspunt is dat er in elke wijk voldoende basisvoorzieningen zijn op het gebied van zorg en onderwijs. De gebieden rondom de stations, zoals bijvoorbeeld ArenaPark<sup>99</sup>, Media Park<sup>100</sup>, centrum<sup>101</sup>, Monnikenberg<sup>102</sup> en Spoorzone<sup>103</sup> worden gezien als de kansrijke vestigingslocaties voor (nieuwe) onderwijsinstellingen gebleken. Nieuwe zorginstellingen zijn met name gesitueerd op de nieuw te ontwikkelen locatie Monnikenberg.
- 71.5 Vraagt hoe invulling wordt gegeven aan zorg en onderhoud van de groene parels die belangrijk zijn voor Hilversum. Het onderhoudsniveau van groengebieden (en dus ook van groene parels<sup>104</sup>) is een primaire verantwoordelijkheid van de grondbezitter. Indien een groene parel eigendom is van een van de natuurorganisaties (Natuurmonumenten, GNR etc.) bepalen zij in hun beleidsplan het onderhoudsniveau. De gemeente Hilversum beheert, uitgezonderd het centrum en de omgeving van het raadhuis, alle (groen)gebieden in principe op basisniveau. In het Groenbeleidsplan Hilversum 2030<sup>105</sup> zijn de verschillende onderhoudsniveaus gedefinieerd. De gemeenteraad van Hilversum bepaalt jaarlijks het onderhoudsniveau van de verschillende gebieden en stelt het benodigde budget hiervoor beschikbaar.

<sup>97</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/226/stedenbouw-en-architectuur/>

<sup>98</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/214/goede-woongemeente/>

<sup>99</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/266/arenapark/>

<sup>100</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/265/media-park/>

<sup>101</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/251/centrum/>

<sup>102</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/263/monnikenberg/>

<sup>103</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/269/de-spoorzone/>

<sup>104</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/259/iconen-en-groene-parels-in-de-stad/>

<sup>105</sup> <http://www.hilversum.nl/dsresource?type=pdf&objectid=gured4:202290&versionid=&subobjectname>

72	Vereniging De Berkenhoeve	Maakt bezwaar tegen de eventuele aanleg van een nieuwe weg vanaf de N201 langs de zuidrand van de Kerkelanden (over het Raabos).	Zie de algemene beantwoording betreffende " <a href="#">verbinding optimaliseren</a> ".
73.1	Bewoners-groep St Vitus-wijk Klein Rome	Onderschrijft de visie op spoorzone.	Waarvan akte.
73.2		Maakt bezwaar tegen uitbreiding van industriële bebouwing in de spoorzone.	De spoorzone is één van de dynamische gebieden waarin ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn. Uitbreiding van bestaande (industriële) bedrijven is belangrijk om de lokale werkgelegenheid bij de lokaal gevestigde bedrijven vast te houden <sup>106</sup> . De spoorzone zal (deels) transformeren en meer ruimte gaan bieden voor (creatieve) bedrijven <sup>107</sup> .
73.3		Maakt bezwaar tegen de verdichting van de klein schalige Vituswijk door deze vol te bouwen met kamerbewoning en appartementen.	De Vituswijk is <u>geen</u> dynamische gebied <sup>108</sup> waarin veel ruimtelijk ontwikkelingen zijn voorzien. In de woongebieden staan behoud van de bestaande structuur, de bestaande schaal en het (dorpse) karakter voorop <sup>109</sup> .
73.4		Adviseert om (kleinschalige) woon-zorgunits beter te huisvesten in niet in uitgewoonde panden in de Vituswijk.	De structuurvisie gaat er van uit dat woningen niet alleen een woonfunctie kunnen hebben, maar ook gebruikt worden om in te werken of om zorg in te ontvangen <sup>110</sup> . Ook in de Vitusbuurt. Vanzelfsprekend gelden er ook kwaliteitseisen voor de huisvesting van woon-zorgunits.
73.5		Pleit voor voldoende parkeerplaatsen en het toegankelijk houden van de wijk voor hulpdiensten.	De verdeling, indeling en het gebruik van de ruimte vragen om een zorgvuldige afweging van belangen. Ontwerpen van de openbare ruimte worden integraal gemaakt, dus vanuit verschillende invalshoeken. Bewoners en gebruikers worden daar in vroeg stadium bij betrokken. Toegankelijkheid voor hulpdiensten is van groot belang. In woonwijken is in de openbare ruimte niet altijd voldoende ruimte om alle parkeerproblemen op te lossen. Bewoners en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor het vinden van een parkeeroplossing voor hun tweede of derde auto <sup>111</sup> . Hetzij op eigen terrein, hetzij in een gebouwde parkeervoorziening, hetzij via een commerciële maaienveldparkeervergunning.

<sup>106</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/233/werken/>

<sup>107</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/269/de-spoorzone/>

<sup>108</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/255/dynamische-gebieden/>

<sup>109</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/253/dorp-en-stad/>

<sup>110</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/thema/214/goede-woongemeente/>

<sup>111</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/232/openbare-ruimte-spelen-en-parkeren/>

73.6	Pleit voor verbetering van de groenvoorzieningen in de Vituswijk en in de spoorzone.	Het verbeteren van groenvoorzieningen in woonwijken is een uitvoeringsmaatregel <sup>112</sup> uit het Groenbeleidsplan.
73.7	Is tegen de HOV-baan vanwege milieuhinder, ontsluiting van de buurt en onveilige verkeerssituaties.	Waarvan akte.
73.8	Vraagt om maatregelen tegen het spoorweglawaai.	Het treffen van maatregelen tegen spoorweglawaai is een uitvoeringsmaatregel uit het milieu-uitvoeringsprogramma <sup>113</sup> .
73.9	Vraagt om als bewonersvertegenwoordiging betrokken te worden bij het project HOV en het opstellen van de visie op de spoorzone.	Belanghebbenden worden vanzelfsprekend betrokken bij de uitwerking van de plannen voor het HOV <sup>114</sup> .

---

<sup>112</sup> <http://www.structuurvisiehilversum.nl/pagina/262/uitvoeringsprogramma/>

<sup>113</sup> [http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=milieu%20uitvoeringsprogramma%20hilversum&source=web&cd=3&cad=rja&sqi=2&ved=0CD0QFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.hilversumbis.nl%2FAgendapuntOverlegdStuk.aspx%3FAPOSID%3D99630&ei=KtT\\_UMmeF6eI0AW-7YDYDA&usg=AFQjCNEWGbOLUEtHdkfRUaY0H\\_8nrzxA&bvm=bv.41248874,d.d2k](http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=milieu%20uitvoeringsprogramma%20hilversum&source=web&cd=3&cad=rja&sqi=2&ved=0CD0QFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.hilversumbis.nl%2FAgendapuntOverlegdStuk.aspx%3FAPOSID%3D99630&ei=KtT_UMmeF6eI0AW-7YDYDA&usg=AFQjCNEWGbOLUEtHdkfRUaY0H_8nrzxA&bvm=bv.41248874,d.d2k)

<sup>114</sup> <http://www.hovinhetgooi.nl/>

#### 4. Wijzigingvoorstellen

Naar aanleiding van de ontvangen inspraakreacties wordt voorgesteld om de volgende wijzigingen aan te brengen in de structuurvisie (ten opzichte van het voorontwerp).

1. De aanduiding “hoofdverkeersweg” vervalt op de kaarten op het tracé Bussumergrintweg/Bachlaan/Doodweg/Boslaan;
2. De aanduiding “verbinding optimaliseren (indicatief)” vervalt op de kaarten en in de legenda;
3. Op de kaart met uitvoeringsprojecten komen de nummers 13 (Grens Kerkelanden-Zuid) en 15 (Zwaluwenberg-Zuid) te vervallen; de overige nummers vanaf 12 worden opeenvolgend opnieuw genummerd;
4. De begrenzing van het Bestaande Bebouwde Gebied ter plaatse van het de bedrijventerrein Kerkelanden-Zuid / Raabos wordt op kaart aangepast en in overeenstemming gebracht met de grens volgens de provinciale structuurvisie;
5. De begrenzing van het gebied in de Ecologische hoofdstructuur wordt op twee plekken op de kaart aangepast (uitgebreid) zodat deze aansluit op de begrenzing van het bestaande bebouwd gebied, te weten bij het “Raabos” en bij “Monnikenberg”;
6. De begrenzing van de dynamische zone en het bedrijventerrein Kerkelanden-Zuid worden aangepast (verkleind) zodat deze aansluit op de begrenzing van het bestaande bebouwd gebied ter plaatse van het “Raabos”;
7. De aanduiding van enkele speelplekken en sportvoorzieningen op de kaarten wordt aangepast zodat deze betere overeenkomst met de huidige situering;
8. In de tekst wordt de zin “*Alle regiogemeenten hebben hun hoofdwegen opgewaardeerd en ontbrekende schakels gerealiseerd, zoals het verbeteren van de aansluiting van de Noodweg op de A27.*” gewijzigd in:  
“*Alle regiogemeenten hebben hun hoofdwegen opgewaardeerd en bijvoorbeeld de route van de Noodweg naar de A27 geoptimaliseerd.*”
9. In de tekst worden de alinea’s betreffende het vliegveld Hilversum aangevuld met de zin:  
“*Bij herconfiguratie is geen sprake van verharding van start- en landingsbanen.*”

## 5. Register Inspraakreacties

### Inhoudsopgave op volgorde van adres afzender (postcode)

<i>Blz in pdf</i>	<i>Roodnummer</i>	<i>Naam</i>	<i>Straat</i>	<i>Postcode</i>	<i>Woonplaats</i>
318	S 1215855	Syntrus Achmea, mevrouw T.P. Groen	Postbus 59347	1040 KH	AMSTERDAM
67	S 1215577	Boekel De Nerée NV, mevrouw mr A.R. Klein	Postbus 75510	1070 AM	AMSTERDAM
279	S 1215788	De bewoner(s) van	J.M. Coenenstraat 14-I hg	1071 WG	AMSTERDAM
254	S 1215772	Brandweer Gooi en Vechtstreek, de heer R.T.J. van Miltenburg	Postbus 57	1200 AB	HILVERSUM
336	S 1216105	De Alliantie, mevrouw J. van der Burgt	Postbus 105	1200 AC	HILVERSUM
149	S 1215618	Goois Natuurreservaat, de heer drs D. Landsmeer	Postbus 1001	1200 BA	HILVERSUM
281	S 1215791	Goois Natuurreservaat, de heer drs D. Landsmeer	Postbus 1001	1200 BA	HILVERSUM
29	S 1214905	Grafisch Atelier Rutger Paets	Naarderstraat 14	1211 AL	HILVERSUM
61	S 1215136	Winkeliers Gooische Brink, de heer E. Ros	Kerkstraat 63-1	1211 CL	HILVERSUM
334	S 1215905	Klein Rome, mevrouw M. de Jager	Wandelpad 40	1211 GN	HILVERSUM
252	S 1215753	Ondernemersvereniging Emmastraat, p/a Van Gestel Optiek, de heer J. van de Steeg	Emmastraat 38	1211 NH	HILVERSUM
302	S 1215830	De bewoner(s) van	Diependaalsedrift 20	1213 CP	HILVERSUM
326	S 1215861	De bewoner(s) van	Noodweg 1	1213 PV	HILVERSUM
328	S 1215862	De bewoner(s) van	Noodweg 1	1213 PV	HILVERSUM
60	S 1215135	De bewoner(s) van	Noodweg 33	1213 PW	HILVERSUM
72	S 1215291	De bewoner(s) van	Noordweg 98	1213 PZ	HILVERSUM
226	S 1215690	De bewoner(s) van	Kolhornseweg 110	1213 RK	HILVERSUM
141	S 1215610	De bewoner(s) van	Kolhornseweg 145	1213 RN	HILVERSUM
148	S 1215617	De bewoner(s) van	Kolhornseweg 153	1213 RN	HILVERSUM
143	S 1215613	De bewoner(s) van	Kolhornseweg 157	1213 RN	HILVERSUM
151	S 1215620	De bewoner(s) van	Kolhornseweg 171	1213 RN	HILVERSUM
139	S 1215608	De bewoner(s) van	Kolhornseweg 107	1213 RP	HILVERSUM
220	S 1215676	De bewoner(s) van	Kolhornseweg 125	1213 RP	HILVERSUM
292	S 1215796	De bewoner(s) van	Kolhornseweg 43	1213 RS	HILVERSUM
144	S 1215614	De bewoner(s) van	Kolhornseweg 61	1213 RS	HILVERSUM
212	S 1215670	De bewoner(s) van	Kolhornseweg 65	1213 RS	HILVERSUM
19	S 1214729	De bewoner(s) van	Utrechtseweg 245	1213 TR	HILVERSUM
242	S 1215751	Platform Gehandicapten Chronisch Zieken, mevrouw H. Stuurwold	Surinamelaan 17 C	1213 VL	HILVERSUM
202	S 1215663	De bewoner(s) van	Neuweg 144	1214 GZ	HILVERSUM
124	S 1215495	De bewoner(s) van	Hilvertsweg 232	1214 JN	HILVERSUM
313	S 1215836	De bewoner(s) van	Salviastraat 37	1214 KW	HILVERSUM
301	S 1215829	De bewoner(s) van	Hazelaarlaan 41	1214 LL	HILVERSUM
312	S 1215835	De bewoner(s) van	Hazelaarlaan 41	1214 LL	HILVERSUM
238	S 1215746	De bewoner(s) van	Nieuwlandseweg 110	1215 DB	HILVERSUM
239	S 1215748	De bewoner(s) van	Nieuwlandseweg 92	1215 DB	HILVERSUM
260	S 1215774	De bewoner(s) van	Van Hoornstraat 62	1215 GM	HILVERSUM
162	S 1215632	De bewoner(s) van	Johan de Wittstraat 12	1215 GW	HILVERSUM
59	S 1215134	De bewoner(s) van	J.P. Coenstraat 52	1215 KT	HILVERSUM

65	S 1215254	De bewoner(s) van	J.P. Coenstraat 106	1215 KV	HILVERSUM
118	S 1215494	De bewoner(s) van	J.P. Coenstraat 106	1215 KV	HILVERSUM
194	S 1215658	De bewoner(s) van	Piet Heinstraat 19	1215 KX	HILVERSUM
196	S 1215659	De bewoner(s) van	C. Evertsenstraat 21	1215 LJ	HILVERSUM
208	S 1215665	De bewoner(s) van	C. Evertsenstraat 29	1215 LJ	HILVERSUM
168	S 1215639	De bewoner(s) van	C. Evertsenstraat 65	1215 LK	HILVERSUM
186	S 1215652	De bewoner(s) van	C. Evertsenstraat 12	1215 LR	HILVERSUM
188	S 1215653	De bewoner(s) van	C. Evertsenstraat 12	1215 LR	HILVERSUM
200	S 1215662	De bewoner(s) van	C. Evertsenstraat 8	1215 LR	HILVERSUM
153	S 1215623	De bewoner(s) van	C. Evertsenstraat 48	1215 LS	HILVERSUM
190	S 1215654	De bewoner(s) van	Van Wassenaerlaan 13	1215 PA	HILVERSUM
140	S 1215609	De bewoner(s) van	Van Brakellaan 119	1215 PH	HILVERSUM
329	S 1215863	De bewoner(s) van	Zeverijnstraat 6	1216 GK	HILVERSUM
132	S 1215603	Werkgroep Raabos, mevrouw M. Prill	Lutherhof 106	1216 KV	HILVERSUM
21	S 1214735	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 39	1216 MB	HILVERSUM
146	S 1215616	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 45	1216 MB	HILVERSUM
88	S 1215356	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 65	1216 MC	HILVERSUM
97	S 1215428	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 65	1216 MC	HILVERSUM
94	S 1215426	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 67	1216 MC	HILVERSUM
321	S 1215857	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 69	1216 MC	HILVERSUM
92	S 1215424	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 71	1216 MC	HILVERSUM
96	S 1215427	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 79	1216 MC	HILVERSUM
102	S 1215431	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 81	1216 MC	HILVERSUM
280	S 1215790	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 83	1216 MC	HILVERSUM
113	S 1215448	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 91	1216 MC	HILVERSUM
152	S 1215621	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 91	1216 MC	HILVERSUM
155	S 1215625	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 93	1216 MC	HILVERSUM
215	S 1215672	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 93	1216 MC	HILVERSUM
71	S 1215290	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 56	1216 ME	HILVERSUM
70	S 1215289	De bewoner(s) van	Zwinglilaan 64	1216 ME	HILVERSUM
34	S 1214911	De bewoner(s) van	Willibrorduslaan 15	1216 NX	HILVERSUM
170	S 1215643	De bewoner(s) van	Willibrorduslaan 21	1216 NX	HILVERSUM
74	S 1215318	De bewoner(s) van	Willibrorduslaan 31	1216 NX	HILVERSUM
28	S 1214845	De bewoner(s) van	Willibrorduslaan 5	1216 NX	HILVERSUM
314	S 1215837	De bewoner(s) van	Willibrorduslaan 71	1216 NZ	HILVERSUM
235	S 1215723	De bewoner(s) van	Willibrorduslaan 85	1216 PA	HILVERSUM
315	S 1215838	De bewoner(s) van	Willibrorduslaan 85	1216 PA	HILVERSUM
192	S 1215656	De bewoner(s) van	Bonifaciuslaan 116	1216 PW	HILVERSUM
174	S 1215651	Vereniging De Groene Meren, de heer R. Fiolet	Willibrorduslaan 113	1216 SN	HILVERSUM
90	S 1215406	De bewoner(s) van	Doodweg 9	1217 AT	HILVERSUM
32	S 1214909	De bewoner(s) van	Scarlattilaan 1	1217 BL	HILVERSUM
316	S 1215853	De bewoner(s) van	Scarlattilaan 10	1217 BL	HILVERSUM
69	S 1215288	De bewoner(s) van	Bussumergrintweg 65	1217 BN	HILVERSUM
26	S 1214843	De bewoner(s) van	Bachlaan 1	1217 BT	HILVERSUM
3	S 1213841	De bewoner(s) van	Bachlaan 13	1217 BT	HILVERSUM
304	S 1215831	De bewoner(s) van	Bachlaan 17	1217 BT	HILVERSUM
287	S 1215793	De bewoner(s) van	Bachlaan 7	1217 BT	HILVERSUM
89	S 1215398	De bewoner(s) van	Bachlaan 39	1217 BV	HILVERSUM
20	S 1214731	De bewoner(s) van	Bachlaan 45	1217 BV	HILVERSUM
142	S 1215612	De bewoner(s) van	Bachlaan 18	1217 BW	HILVERSUM
5	S 1214493	De bewoner(s) van	Bachlaan 2	1217 BW	HILVERSUM
134	S 1215604	Vereniging tot behoud van het Karakter van de Bachlaan, mevrouw M.L. Schoenmaeckers-Hustinx	Bachlaan 4	1217 BW	HILVERSUM
225	S 1215681	De bewoner(s) van	Bachlaan 4	1217 BW	HILVERSUM
310	S 1215834	De bewoner(s) van	Bachlaan 6	1217 BW	HILVERSUM

24	S 1214751	De bewoner(s) van	Bachlaan 8	1217 BW	HILVERSUM
218	S 1215674	De bewoner(s) van	Bachlaan 24	1217 BX	HILVERSUM
130	S 1215497	De bewoner(s) van	Bachlaan 28	1217 BX	HILVERSUM
23	S 1214750	De bewoner(s) van	Bachlaan 34	1217 BX	HILVERSUM
56	S 1215038	De bewoner(s) van	Bachlaan 36	1217 BX	HILVERSUM
116	S 1215478	De bewoner(s) van	Bachlaan 38	1217 BX	HILVERSUM
8	S 1214495	De bewoner(s) van	Verdilaan 10	1217 BZ	HILVERSUM
275	S 1215785	De bewoner(s) van	Rossinilaan 56	1217 CC	HILVERSUM
323	S 1215858	De bewoner(s) van	Rossinilaan 56	1217 CC	HILVERSUM
30	S 1214906	De bewoner(s) van	Beethovenlaan 41	1217 CH	HILVERSUM
14	S 1214727	De bewoner(s) van	Beethovenlaan 43	1217 CH	HILVERSUM
9	S 1214496	De bewoner(s) van	Beethovenlaan 30	1217 CJ	HILVERSUM
7	S 1214494	De bewoner(s) van	Mozartlaan 20	1217 CN	HILVERSUM
276	S 1215786	De bewoner(s) van	Mozartlaan 40	1217 CN	HILVERSUM
145	S 1215615	De bewoner(s) van	Hertog Hendriklaan 14	1217 CT	HILVERSUM
210	S 1215667	De bewoner(s) van	Hertog Hendriklaan 14	1217 CT	HILVERSUM
31	S 1214907	De bewoner(s) van	Hertog Hendriklaan 2	1217 CT	HILVERSUM
83	S 1215320	De bewoner(s) van	Hertog Hendriklaan 3	1217 CT	HILVERSUM
110	S 1215437	De bewoner(s) van	Hertog Hendriklaan 3	1217 CT	HILVERSUM
241	S 1215750	De bewoner(s) van	Hertog Hendriklaan 8	1217 CT	HILVERSUM
296	S 1215799	De bewoner(s) van	Hertog Hendriklaan 8	1217 CT	HILVERSUM
115	S 1215475	De bewoner(s) van	Boslaan 1	1217 CV	HILVERSUM
221	S 1215677	De bewoner(s) van	Boslaan 10	1217 CV	HILVERSUM
12	S 1214726	De bewoner(s) van	Boslaan 12	1217 CV	HILVERSUM
33	S 1214910	De bewoner(s) van	Boslaan 16	1217 CV	HILVERSUM
106	S 1215433	De bewoner(s) van	Boslaan 18	1217 CV	HILVERSUM
101	S 1215430	De bewoner(s) van	Boslaan 6	1217 CV	HILVERSUM
10	S 1214497	De bewoner(s) van	Boslaan 8	1217 CV	HILVERSUM
11	S 1214498	De bewoner(s) van	Boslaan 8	1217 CV	HILVERSUM
27	S 1214844	De bewoner(s) van	Boslaan 8 A	1217 CV	HILVERSUM
73	S 1215292	De bewoner(s) van	Oude Meentweg 1	1217 DA	HILVERSUM
272	S 1215783	Wijkvereniging De Parken, de heer M. Molhuysen	Regentesselaan 4	1217 EE	HILVERSUM
112	S 1215447	De bewoner(s) van	Godelindeweg 1	1217 HP	HILVERSUM
131	S 1215602	Hilversumse Historische Kring Albertus Perk, de heer E. van den Berg	Dalweg 3	1217 HX	HILVERSUM
156	S 1215627	De bewoner(s) van	Gerardus Gullaan 5	1217 LM	HILVERSUM
166	S 1215634	De bewoner(s) van	Boomberglaan 31	1217 RN	HILVERSUM
158	S 1215628	De bewoner(s) van	Bergweg 51	1217 SB	HILVERSUM
25	S 1214842	De bewoner(s) van	Boslaan 8 A	1217CV	HILVERSUM
104	S 1215432	De bewoner(s) van	Stroeslaan 93	1222 ED	HILVERSUM
216	S 1215673	Fietsersbond afdeling Hilversum e.o., de heer J. Oude Elferink	Hoge Larenseweg 258	1222 RM	HILVERSUM
54	S 1215037	De bewoner(s) van	Orionlaan 17	1223 AC	HILVERSUM
1	S 1213506	De bewoner(s) van	Jan van der heijdenstraat 113	1223 BJ	HILVERSUM
305	S 1215832	De bewoner(s) van	Kamerlingh Onnesweg 236	1223 JP	HILVERSUM
35	S 1214912	Vereniging tot behoud van Anna's Hoeve, de heer H. de Ridder	Kamerlingh Onnesweg 250	1223 JR	HILVERSUM
240	S 1215749	De bewoner(s) van	Bremalaan 3	1231 CC	LOOSDRECHT
57	S 1215039	De bewoner(s) van	Rading 10	1231 KA	LOOSDRECHT
213	S 1215671	De bewoner(s) van	Rading 10	1231 KA	LOOSDRECHT
137	S 1215606	De bewoner(s) van	Rading 10 A	1231 KA	LOOSDRECHT
126	S 1215496	De bewoner(s) van	Rading 10-03	1231 KA	LOOSDRECHT
324	S 1215859	De bewoner(s) van	Rading 10-05	1231 KA	LOOSDRECHT



306	S 1215833	De bewoner(s) van	Rading 10-08	1231 KA	LOOSDRECHT
264	S 1215777	De bewoner(s) van	Rading 10-10	1231 KA	LOOSDRECHT
266	S 1215779	De bewoner(s) van	Rading 10-10	1231 KA	LOOSDRECHT
325	S 1215860	De bewoner(s) van	Rading 10-13	1231 KA	LOOSDRECHT
219	S 1215675	De bewoner(s) van	Rading 10-16	1231 KA	LOOSDRECHT
288	S 1215794	De bewoner(s) van	Rading 10-17	1231 KA	LOOSDRECHT
290	S 1215795	De bewoner(s) van	Rading 10-17	1231 KA	LOOSDRECHT
277	S 1215787	De bewoner(s) van	Rading 10-28	1231 KA	LOOSDRECHT
82	S 1215319	De bewoner(s) van	Rading 10-30	1231 KA	LOOSDRECHT
64	S 1215217	De bewoner(s) van	Rading 10-31	1231 KA	LOOSDRECHT
107	S 1215434	De bewoner(s) van	Rading 10-32	1231 KA	LOOSDRECHT
99	S 1215429	De bewoner(s) van	Rading 10-34	1231 KA	LOOSDRECHT
136	S 1215605	De bewoner(s) van	Rading 10-34	1231 KA	LOOSDRECHT
108	S 1215435	De bewoner(s) van	Rading 16	1231 KA	LOOSDRECHT
138	S 1215607	De bewoner(s) van	Rading 16-01	1231 KA	LOOSDRECHT
211	S 1215668	De bewoner(s) van	Rading 16-04	1231 KA	LOOSDRECHT
223	S 1215679	De bewoner(s) van	Rading 16-04	1231 KA	LOOSDRECHT
114	S 1215449	De bewoner(s) van	Rading 16-08	1231 KA	LOOSDRECHT
150	S 1215619	De bewoner(s) van	Rading 16-09	1231 KA	LOOSDRECHT
109	S 1215436	De bewoner(s) van	Rading 16-11	1231 KA	LOOSDRECHT
320	S 1215856	Vereniging De Berkenhoeve, de heer R. Molleman	Rading 16-15	1231 KA	LOOSDRECHT
63	S 1215138	De bewoner(s) van	Rading 2 A	1231 KA	LOOSDRECHT
117	S 1215491	De bewoner(s) van	Rading 20	1231 KA	LOOSDRECHT
338	S 1300067	De bewoner(s) van	Rading 20	1231 KA	LOOSDRECHT
261	S 1215775	De bewoner(s) van	Rading 22	1231 KA	LOOSDRECHT
293	S 1215797	De bewoner(s) van	Rading 22	1231 KA	LOOSDRECHT
268	S 1215780	De bewoner(s) van	Rading 24	1231 KA	LOOSDRECHT
270	S 1215782	De bewoner(s) van	Rading 24	1231 KA	LOOSDRECHT
224	S 1215680	De bewoner(s) van	Rading 4	1231 KA	LOOSDRECHT
253	S 1215755	De bewoner(s) van	Rading 64	1231 KB	LOOSDRECHT
295	S 1215798	De bewoner(s) van	Rading 64	1231 KB	LOOSDRECHT
263	S 1215776	De bewoner(s) van	Rading 66	1231 KB	LOOSDRECHT
274	S 1215784	De bewoner(s) van	Jagerspaadje 10	1231 KJ	LOOSDRECHT
337	S 1300066	De bewoner(s) van	Jagerspaadje 10	1231 KJ	LOOSDRECHT
236	S 1215745	De bewoner(s) van	Jagerspaadje 12	1231 KJ	LOOSDRECHT
285	S 1215792	De bewoner(s) van	Jagerspaadje 12	1231 KJ	LOOSDRECHT
84	S 1215354	De bewoner(s) van	Jagerspaadje 5	1231 KJ	LOOSDRECHT
164	S 1215633	De bewoner(s) van	Lijsterbeslaan 52	1231 XX	LOOSDRECHT
68	S 1215287	Collagevastgoed, de heer R.A. Collee	Rading 2a	1334 KB	LOOSDRECHT
330	S 1215864	Naerdincklant Archeologie Gooi en Vechtstreek, de heer drs A.T.E. Cruysheer	Pieter de Hooghlaan 23	1394 GJ	Ned. den BERG
227	S 1215722	Vrienden van 't Gooi, mevrouw H. Laverman- Berbée	Postbus 5226	1410 AE	NAARDEN
297	S 1215801	Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord- Holland, de heer drs A. Bruinekool	Rijksweg 501	1991 AS	Velserbroek
52	S 1215036	Gedeputeerde Staten van Noord-Holland	Postbus 3007	2001 DA	HAARLEM
299	S 1215820	Gedeputeerde Staten van Noord-Holland	Postbus 3007	2001 DA	HAARLEM
36	S 1215032	LTO Noord, mevrouw M. Jansen	Postbus 649	2003 RP	HAARLEM

250	S 1215752	Burgemeester en wethouders van gemeente Laren, de heer H.J.M. de Jong	Postbus 71	3755 ZH EEMNES
160	S 1215630	De bewoner(s) van	geen adres	
198	S 1215660	De bewoner(s) van	geen adres	
206	S 1215664	De bewoner(s) van	geen adres	
317	S 1215854	De bewoner(s) van	geen adres	